

RAPORT

# Vlerësimi i iniciativës të autobusëve falas në Komunën e Kamenicës

Tetor 2024

FRIEDRICH  
EBERT   
STIFTUNG

## IMPRESUM

Publikuar nga: Zyra e Fondacionit Friedrich Ebert – Prishtinë,  
Pashko Vasa 23, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës  
+ 383 38 600 108; info@fes-kosovo.org, Web: kosovo.fes.de

Personi përgjegjës:  
Peter Hurrelbrnik

Menaxhere e Programeve:  
Rudina Nallbani Hoxha

Dizajni i hulumtimit, metodologjia dhe autorët:  
IDRA Research and Consulting

Paraqitja dhe dizajni:  
Milky Way Creative

Shtypur nga:  
Studio Forma

Data:  
Tetor 2024

Autori merr përgjegjësinë e plotë për përmbajtjen e botimit.  
Mendimet e shprehura nuk janë domosdoshmërisht ato të  
Friedrich Ebert Stiftung.

# Përmbajtja

Përmbledhje ekzekutive	6
Hyrje	7
Pasqyrim i kontekstit: Transporti në Kosovë	8
Korniza Ligjore për Transportin në Kosovë	8
Transporti i udhëtarëve	8
Transporti publik	8
Përgjegjësitë për sigurimin e transportit publik	9
Strategjia e transportit multimodal 2023-2030 dhe marrëveshjet Evropiane	10
Marrëveshja e gjelbër evropiane dhe direktivat e BE-së	10
Metodologjia	12
Shpërndarja e anketave	12
Intervistat e thelluara	12
Rezultatet dhe diskutimet	13
Arsyet prapa nismës së autobusëve falas dhe planet e së ardhmes	13
Profili demografik i të anketuarve	14
Përdorimi i shërbimit	18
Qasja dhe Përfshirja	22
Niveli i përgjithshëm i kënaqësisë	24
Ndikimet në mjedis	28
Ngarkesa e trafikut	30
Kanalet e informimit	32
Gatishmëria për të paguar	33
Linjat e preferuara të autobusëve dhe dixhitalizimi i shërbimit	34
Përfundime dhe rekomandime	36
Referencat	38

## Lista e figurave

<b>Figura 1.</b>	Shpërndarja e grupmohave të të anketuarve	14
<b>Figura 2.</b>	Shpërndarja sipas gjinisë	15
<b>Figura 3.</b>	Statusi i punësimit të të anketuarve	15
<b>Figura 4.</b>	Shpërndarja e të anketuarve sipas vendbanimit	16
<b>Figura 5.</b>	Pronësia e veturës	16
<b>Figura 6.</b>	Gjendja civile e të anketuarve	17
<b>Figura 7.</b>	Anëtarët e familjes që banojnë në një familje/shtëpi	17
<b>Figura 8.</b>	Prindi ose kujdestari kryesor	17
<b>Figura 9.</b>	A mund të më thoni përafërsisht, sa herë e keni përdorur këtë autobus që kur ka filluar të funksionojë në fillim të shtatorit?	18
<b>Figura 10.</b>	Cila është arsyeja e përdorimit të autobusit për këtë udhëtim?	18
<b>Figura 11.</b>	Cilat janë tre arsyet kryesore për përdorimin e këtij autobusi tani apo potencialisht në të ardhmen?	19
<b>Figura 12.</b>	Cilat janë tre arsyet kryesore për përdorimin e këtij autobusi tani apo potencialisht në të ardhmen? Sipas llojit të vendbanimit	19
<b>Figura 13.</b>	A e ka lehtësuar shërbimi falas i autobusit transportin e fëmijëve tuaj në shkollë?	20
<b>Figura 14.</b>	Në cilin stacion autobusi hipët për të shkuar në destinacionin e dëshiruar?	20
<b>Figura 15.</b>	Sa kohë ju është dashur për të arritur në stacionin e autobusit nga shtëpia juaj?	21
<b>Figura 16.</b>	Në cilën orë të ditës udhëtoni zakonisht? (përgjigje e shumëfishtë)	21
<b>Figura 17.</b>	Kur shërbimi i autobusit falas nuk ishte i disponueshëm, si keni udhëtuar kryesisht? (përgjigje e shumëfishtë)	22
<b>Figura 18.</b>	A i keni vënë re veçoritë e mëposhtme të qasjes në autobus? (përgjigje e shumëfishtë)	22
<b>Figura 19.</b>	Si do ta vlerësonit lehtësinë e qasjes në shërbimin e autobusëve për personat me aftësi të kufizuara ose me sfida të lëvizshmërisë?	23
<b>Figura 20.</b>	A jeni dakord që shërbimi i autobusit është gjithëpërfshirës dhe i qasshëm për të gjithë qytetarët, pavarësisht nga aftësitë e tyre fizike apo statusi socio-ekonomik?	23
<b>Figura 21.</b>	A jeni dakord që shërbimi i autobusit është gjithëpërfshirës dhe i qasshëm për të gjithë qytetarët, pavarësisht nga aftësitë e tyre fizike apo statusi socio-ekonomik? Sipas grupmohave	24
<b>Figura 22.</b>	Sa i/e kënaqur jeni në përgjithësi me shërbimin falas të autobusëve?	24
<b>Figura 23.</b>	Sa të kënaqur jeni në përgjithësi me shërbimin falas të autobusëve? Sipas grupmohave	25
<b>Figura 24.</b>	Si do ta vlerësonit përpikmërinë e autobusëve (kohët e mbërritjes/nisjes)?	25
<b>Figura 25.</b>	Sa komod janë autobusët (sediljet, pastërtia, temperatura)?	26
<b>Figura 26.</b>	Sa i përshtatshëm është shërbimi i autobusit për sa i përket itinerarit dhe orareve?	26
<b>Figura 27.</b>	Sa i përshtatshëm është shërbimi i autobusit për sa i përket orarit? Sipas llojit të vendbanimit	27
<b>Figura 28.</b>	Si do ta vlerësonit ndërveprimin tuaj me drejtuesit e autobusëve?	27
<b>Figura 29.</b>	Që kur është futur shërbimi falas me autobus, a e keni reduktuar përdorimin e automjetit personal?	28
<b>Figura 30.</b>	Që kur është futur shërbimi falas i autobusëve, a e keni reduktuar përdorimin e makinës personale? Sipas llojit të vendbanimit	28
<b>Figura 31.</b>	A besoni se përdorimi i shërbimit të autobusit në vend të makinës ka një ndikim pozitiv në uljen e ndotjes së ajrit?	29
<b>Figura 32.</b>	A besoni se përdorimi i shërbimit të autobusit në vend të automjetit ka një ndikim pozitiv në uljen e ndotjes së ajrit? Sipas grupmohës	29
<b>Figura 33.</b>	A keni më shumë gjasa të përdorni transportin publik nëse ai ndihmon në uljen e ndotjes së mjedisit?	30
<b>Figura 34.</b>	A keni vënë re ndonjë ndryshim në kushtet e trafikut (dmth. mbingarkesë) që nga fillimi i shërbimit falas të autobusëve?	30
<b>Figura 35.</b>	A keni përjetuar ndryshime në qëndrueshmërinë e parkimit për shkak të shërbimit falas të autobusëve?	31

<b>Figura 36.</b>	Si dëgjuat për herë të parë për nismën e autobusëve falas?	32
<b>Figura 37.</b>	Si dëgjuat për herë të parë për nismën e autobusëve falas?; sipas llojit të vendbanimit	32
<b>Figura 38.</b>	Si dëgjuat për herë të parë për nismën e autobusëve falas? Siipas grupmoshës	33
<b>Figura 39.</b>	Nëse shërbimi falas i autobusit do të vazhdonte si shërbim me pagesë, sa do të ishit të gatshëm të paguanit për të?	33
<b>Figura 40.</b>	Cili do të ishte motivimi juaj kryesor për të përdorur shërbimin e autobusit?	34
<b>Figura 41.</b>	Nëse mund të sugjeroni ndonjë itinerar të ri autobusi ose modifikim të itinerareve ekzistuese, cilat zona apo lagje do të preferonit?	34
<b>Figura 42.</b>	Dëshironi që informacioni për linjat e autobusëve të jetë online/dixhitalizuar?	35

## Lista e tabelave

<b>Tabela 1.</b>	Shpërndarja e anketës	12
------------------	-----------------------	----

## Përmbledhje ekzekutive

Nisma e autobusëve falas në Komunën e Kamenicës u lansua për të adresuar nevojat e transportit të qytetarëve të Komunës, posaçërisht të grupeve të rrezikuara të qytetarëve, si të moshuarve, të rinjve dhe grave. Gjeografia e larmishme e komunës dhe mundësitë e kufizuara të transportit kanë lënë shumë fshatra të izoluar, duke penguar qasjen në shërbimet thelbësore si arsimit, kujdesit shëndetësor dhe mundësitë e punësimit. Qëllimi kryesor i nismës është të përmirësojë mobilitetin dhe qasjen në burimet jetike dhe të kontribuojë në qëllimet më të gjera të qëndrueshmërisë mjedisore dhe barazisë sociale.

Gjetjet e anketës tregojnë se shërbimi i autobusëve luan një rol kritik në mbështetjen e aktiviteteve të përditshme. Një pjesë e konsiderueshme 65.3% e të anketuarve identifikuan kryerjen e punëve të përditshme, duke përfshirë blerjet dhe marrjen e dokumenteve zyrtare, si arsien kryesore për përdorimin e shërbimit. Megjithatë, vlen të përmendet se 42.9% e të anketuarve kanë raportuar se kanë përdorur autobusin vetëm një herë që nga fillimi i funksionimit të tij. Kjo sugjeron që ndërkohë që shërbimi është i disponueshëm, ka potencial të konsiderueshëm për rritjen e numrit të udhëtarëve, veçanërisht ndërsa rritet ndërgjegjësimi i qytetarëve për përfitimet e tij dhe bëhen përmirësime në linjat dhe oraret e autobusëve.

Për sa i përket qasjes, iniciativa është pritur mjaft mirë, me 93.5% të të anketuarve që e përshkruajnë shërbimin si të lehtë për t'u qasur dhe 96.5% besojnë se ai është gjithëpërfshirës për të gjithë qytetarët, pavarësisht nga aftësia fizike apo statusi socio-ekonomik. Megjithatë, mbeten boshllëqe, veçanërisht në lidhje me qasjen për individët me aftësi të kufizuara. Vetëm 4.8% e të anketuarve raportuan se në këto linja të autobusit kishin parë hapësira të caktuara për përdoruesit e karrocave me rrota. Kjo mund të nënkuptojë që hapësirat nuk ishin të mjaftueshme ose që pasagjerët nuk i kanë vënë re duke theksuar nevojën për një dizajn apo vizibilitet më të mirë për të siguruar qasje për të gjithë.

Për sa i përket ndikimeve mjedisore, nisma ka nxitur ndryshime pozitive në sjellje. Ndër të anketuarit që posedojnë ose kanë qasje në automjete personale, 29% raportuan ulje të ndjeshme të përdorimit të automjetit që nga fillimi i shërbimit të autobusëve, ndërsa 17.4% vunë re një rënie mesatare. Megjithatë, 42% treguan se nuk e kanë zvogëluar përdorimin e automjeteve personale, duke sugjeruar nevojën për një ndërgjegjësim më të madh për përfitimet e përdorimit të transportit publik.

Për të rritur efektivitetin dhe qëndrueshmërinë e nismës së autobusëve falas në Kamenicë, propozojmë disa rekomandime kryesore:

### • Përmirësimi i linjave dhe orareve të autobusëve:

Bashkëpunimi i vazhdueshëm me palët e interesit në komunën e Kamenicës dhe qytetarëve për të mbledhur komente për linjat dhe oraret e autobusëve. Ky bashkëpunim do të ndihmojë në përshtatjen e shërbimeve për të përbushur më mirë nevojat e banorëve dhe njëkohësisht për të rritur numrin e udhëtarëve.

• **Zbatimi i një fushate ndërgjegjësimi:** Nisja e një fushate gjithëpërfshirëse për të promovuar përfitimet mjedisore të transportit publik dhe avantazhet e përdorimit të shërbimit të autobusit në vend të automjeteve personale. Kjo nismë duhet të fokusohet në vetëdijësimin e banorëve se si rritja e përdorimit të autobusëve mund të çojë në reduktimin e ndotjes së ajrit dhe zhblokimin e trafikut.

• **Zgjatja e orarit të shërbimit:** Zgjatja e orarit të autobusëve, veçanërisht gjatë orëve të ngarkuara dhe fundjavave, mund të ndihmojë banorët me orare pune të gjata dhe të përmirësojë qasjen në aktivitetet e tyre të kohës së lirë.

• **Krijimi i programeve të besnikërisë:** Krijimi i programeve të besnikërisë që shpërblejnë qytetarët që udhëtojnë shpesh me zbritje në pagesën e autobusit nëse ky shërbim në të ardhmen ofrohet me pagesë. Kjo qasje do të krijojë një lidhje më të fortë midis qytetarëve dhe shërbimit të autobusit, duke inkurajuar më shumë njerëz që të përdorin transportin publik.

• **Përmirësimi i qasjes:** Duhet dhënë përparësi krijimit të hapësirave të caktuara për përdoruesit e karrocave me rrota dhe veçorive të tjera që rrisin qasjen për individët me aftësi të kufizuara. Ky përkushtim ndaj gjithëpërfshirjes jo vetëm që do të përmirësojë përvojën për përdoruesit me aftësi të kufizuara, por gjithashtu do të forcojë perceptimin e qytetarëve për shërbimin e autobusëve si një opsion i qëndrueshëm transporti për të gjithë.

• **Shfrytëzimi i subvencioneve në dispozicion:** Gjithashtu është e rëndësishme të eksplorohet potenciali për aplikimin e subvencioneve të përshkruara në Udhëzimin Administrativ Nr. 26/2017, i cili ofron mbështetje financiare (0.20 EUR) për linjat e transportit ndërrurban ekonomikisht të paqëndrueshme. Duke shfrytëzuar këto subvencione, Komuna e Kamenicës mund të mbajë një rrjet të fuqishëm të transportit publik që plotëson nevojat e ndryshme të banorëve të saj duke siguruar qëndrueshmëri financiare.

Duke u fokusuar në këto rekomandime, nisma e autobusëve në Kamenicë mund të vazhdojë të nxisë lidhjen e qytetarëve, të rrisë përfshirjen dhe të kontribuojë në objektiva më të gjera të qëndrueshmërisë, zhvillimit ekonomik dhe përmirësimit të transportit publik për të gjithë banorët.

# Hyrje

Qëllimi kryesor i këtij studimi hulumtues ishte vlerësimi i ndikimit dhe efektivitetit të një nisme 20-ditore me autobus falas të zbatuar në komunën e Kamenicës. Nisma synonte të promovonte transport të qëndrueshëm duke nxitur aksesin në transport publik për të gjithë banorët, duke promovuar përfshirjen sociale, veçanërisht për grupet e cenuara dhe të nxiste përdorimin e transportit publik për mbrojtje të mjedisit. Për të vlerësuar në mënyrë gjithëpërfshirëse suksesin e nismës në arritjen e këtyre objektivave, ky studim përfshin mbledhjen e të dhënave primare përmes anketave me udhëtarë dhe intervista të thelluara me aktorë kyç. Ky vlerësim synonte jo vetëm të masë kënaqësinë e përdoruesve dhe efikasitetin e shërbimit, por gjithashtu të shqyrtonte efektet më të gjera të nismës në komunitet, modelet e trafikut dhe mjedisin.

IDRA përdori një qasje hulumtuese me metoda të ndryshme, duke kombinuar teknikat sasore dhe cilësore të mbledhjes së të dhënave për të ofruar një analizë të plotë të iniciativës. Procesi i mbledhjes së të dhënave përfshinte dy komponentë kryesorë. Së pari, raporti përfshin kryerjen e anketave me 170 udhëtarë që e kanë përdorur këtë linjë autobusi. Këto anketa janë krijuar për të mbledhur informacione të detajuara mbi aspekte të ndryshme të shërbimit, duke përfshirë shpeshtësinë e përdorimit, arsyet e përdorimit të autobusit, profilet demografike dhe nivelet e përgjithshme të kënaqshmërisë. Theks i veçantë u vu në të kuptuarit se sa i qasshëm dhe gjithëpërfshirës ishte shërbi-

mi për individët me aftësi të kufizuara, si dhe në vlerësimin e perceptimeve të përdoruesve për përfitimet mjedisore të shërbimit dhe rolin e tij në reduktimin e përdorimit të automjeteve private.

Përveç të dhënave sasore të anketës, janë kryer edhe tre intervista të thelluara për të marrë informata më të detajuara cilësore mbi ndikimet operacionale, politike dhe në nivel komuniteti të nismës. Intervistat u zhvilluan me tre aktorë kyç: shoferin e autobusit, departamentin e shërbimeve të transportit rrugor nga ana e Infrastrukturës dhe drejtorinë për zhvillim ekonomik dhe diasporë. Këto intervista kanë ofruar këndvështrime të vlefshme për sfidat e përditshme operacionale me të cilat përballen shoferët e autobusëve, këndvështrimin e pushtetit lokal për kontributin e nismës në politikat më të gjera të transportit dhe përafrimin e nismës me strategjitë kombëtare të infrastrukturës.

Kjo metodologji ofron një kuptim gjithëpërfshirës se si iniciativa e autobusëve falas performoi në përmbushjen e qëllimeve të caktuara dhe të identifikonte fushat ku mund të bëheshin përmirësime të mëtejshme. Nëpërmjet përpjekjeve për mbledhjen dhe raportimin e të dhënave, IDRA synoi t'u sigurojë FES-it dhe autoriteteve vendore njohuri të zbatueshme që do të informonin vendimet e ardhshme të politikave në lidhje me transportin publik, qëndrueshmërinë mjedisore dhe lëvizshmërinë urbane në Kamenicë dhe më gjerë.

# Pasqyrim i kontekstit: Transporti në Kosovë

Ligji i transportit në Kosovë është një komponent kritik i kornizës ligjore të vendit, duke trajtuar mënyra të ndryshme të transportit dhe duke garantuar sigurinë, efikasitetin dhe rregullimin e shërbimeve të transportit. Aspekti ligjor është formuar nga disa ligje dhe rregullore kryesore që rregullojnë transportin rrugor, transportin ajror dhe transportin e mallrave të rrezikshme. Ky rishikim i literaturës shqyrton instrumentet primare ligjore që përbëjnë ligjin e transportit në Kosovë dhe përputhshmërinë e tyre me standardet ndërkombëtare.

## Korniza Ligjore për Transportin në Kosovë

Ligji Nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor<sup>1</sup> (në tekstin e mëtejshëm Ligji për Transportin Rrugor) përcakton një kornizë gjithëpërfshirëse rregullative për operimet e transportit rrugor. Ky ligj përshkruan përgjegjësitë e operatorëve të transportit, kërkesat për licencim, standardet e sigurisë dhe të drejtat e pasagjerëve. Objektivat parësore të ligjit janë rregullimi dhe zhvillimi i sektorit si për transportin e udhëtarëve ashtu edhe për mallrat, duke siguruar një qasje të mirëstrukturuar ndaj shërbimeve të transportit. Ai promovon qasje të hapur dhe jodiskriminuese në treg për operatorët e transportit rrugor, duke nxitur konkurrencën e ndershme. Ligji parashikon gjithashtu udhëzime për ofrimin e shërbimeve brenda tregut të transportit rrugor, duke vendosur standarde të qarta për operatorët. Për më tepër, ai vendos rregullore në lidhje me periudhat e drejtimit dhe pushimit të shoferëve, që synojnë promovimin e sigurisë dhe garantimin e pajtueshmërisë së industrisë. Në përgjithësi, ligji synon të rrisë efikasitetin, sigurinë dhe besueshmërinë e transportit rrugor në Kosovë.

## Transporti i udhëtarëve

Transporti i udhëtarëve, siç rregullohet me ligj, përfshin forma të ndryshme të transportit, duke përfshirë shërbimet e rregullta, falas dhe taksi, të cilat mund të ofrohen si për qëllime komerciale ashtu edhe për ato personale. Që çdo operator të angazhohet në transportin e pasagjerëve, ai duhet së pari të marrë një licencë që siguron përputhjen me një sërë kërkesash ligjore. Këto kërkesa synojnë të garantojnë sigurinë, besueshmërinë dhe profesionalizmin e shërbimeve të ofruara. Operatorët duhet gjithashtu të

plotësojnë kushte specifike teknike për automjetet e tyre, duke përfshirë mbajtjen e një flote që plotëson standardet e sigurisë dhe sanitare të ligjit.

Transporti i pasagjerëve ndahet në disa kategori. **transporti i rregullt** organizohet përgjatë rrugëve të paracaktuara me orare dhe tarifa të publikuara dhe i nënshtrohet mbikëqyrjes së ngushtë rregullatore. Kjo kategori përfshin transportin urban dhe periferik brenda qyteteve, transportin ndërrurban që lidh komuna të ndryshme dhe transportin ndërkombëtar, i cili përfshin shërbime ndërkufitare. Të gjithë operatorët që ofrojnë këto shërbime pritet t'i përmbahen rreptësisht orareve, rregullave të biletave dhe kushteve të përcaktuara nga Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës dhe autoritetet përkatëse komunale.

Përveç transportit të rregullt, ligji parashikon dispozita për **transportin falas**, i cili i referohet shërbimeve të transportit jokomercial për grupe të veçanta udhëtarësh. Shërbime të tilla zakonisht organizohen për punonjësit, studentët ose qytetarët me nevoja të veçanta. Operatorët që ofrojnë këto shërbime duhet të marrin leje speciale dhe shërbimet duhet të kryhen sipas marrëveshjeve kontraktuale që specifikojnë linjat, oraret dhe strukturën e tarifave, edhe nëse shërbimet ofrohen falas për pasagjerët.

**Shërbimet e taksive** janë të rregulluara ndryshe, duke ofruar shërbime fleksibël, të bazuara në kërkesë dhe jo rrugë fikse. Operatorët e taksive duhet të respektojnë kushtet e licencimit dhe duhet të sigurojnë që tarifën e tyre të shfaqen qartë në automjet dhe të llogariten nëpërmjet një taksimetri operativ. Për më tepër, shërbimet e taksive janë të kufizuara në zonat e tyre të caktuara, me drejtuesit e kërkuar të licencohen nga bashkia ku ata operojnë.

## Transporti publik

Transporti publik është fokusi kryesor i ligjit, i cili e përkufrizon atë si shërbime transporti që janë universalisht të aksesueshme në kushte të barabarta për të gjithë përdoruesit. Kjo kategori përfshin një gamë të gjerë shërbimesh siç janë autobusët që operojnë në linja të rregullta, linja urbane dhe periferike dhe linja ndërrurbane që lidhin komuna të ndryshme në mbarë Kosovën. Qëllimi i transportit publik, siç përcaktohet me ligj, është të sigurojë një mënyrë transporti të besueshëm, efikas dhe të sigurt për popullatën.

<sup>1</sup> Kosovë, Kuvendi i Republikës. Ligji Nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor ., [https://cps.rks-gov.net/ep-content/uploads/2020/09/LAË\\_NO\\_04\\_L-179\\_ON\\_ROAD\\_TRANSPORT.pdf](https://cps.rks-gov.net/ep-content/uploads/2020/09/LAË_NO_04_L-179_ON_ROAD_TRANSPORT.pdf) .



Transporti i rregullt i udhëtarëve përkufizohet si transport përgjatë rrugëve fikse me orare dhe tarifa të paracaktuara. Këtu përfshihen forma të ndryshme transporti, si transporti urban, periferik dhe ndërurban.

Për **transportin urban dhe periferik**, komunat kanë autoritetin të organizojnë, rregullojnë dhe subvencionojnë shërbimet për të përmbushur nevojat e komuniteteve të tyre. Ata janë përgjegjës për projektimin e rrjetit të linjave urbane dhe periferike, përcaktimin e numrit të orareve dhe sigurimin që shërbimet e transportit të plotësojnë kërkesat e publikut, veçanërisht në zonat ekonomikisht të paqëndrueshme. Komunat mund të zgjedhin të subvencionojnë transportin publik për ta bërë atë më të përballueshëm për grupe të caktuara, si qytetarët me të ardhura të ulëta, studentët dhe të moshuarit. Ligji ofron gjithashtu kornizën për komunat për të krijuar partneritet me operatorët privatë të transportit në mënyrë që të sigurojnë mbulim të plotë të shërbimeve.

Transporti ndërurban, i cili lidh komuna të ndryshme, është nën juridiksionin e Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës. Kjo ministri është përgjegjëse për përcaktiminorareve dhe tarifave për këto shërbime, duke siguruar që transporti publik ndërurban të jetë i besueshëm dhe i qashtëm. Ministria rregullon gjithashtu shërbimet që përfshijnë transportin ndërkufitar ose rrugët ndërkombëtare, duke siguruar respektimin e ligjeve dhe marrëveshjeve kombëtare dhe ndërkombëtare të transportit.

Për më tepër, Udhëzimi Administrativ Nr. 26/2017<sup>2</sup> për Subvencionimin e Linjave Ekonomike të Paqëndrueshme të Transportit Ndërurban parasheh subvencione (prej 0.20 euro) për linjat ekonomikisht të paqëndrueshme ndërurbane, kur ka burime buxhetore.

Të gjithë operatorët e transportit publik duhet t'u përmbahen standardeve strikte teknike dhe të sigurisë për automjetet e tyre, si dhe duhet të respektojnë normat mjedisore, të sigurisë dhe të cilësisë të përcaktuara nga autoritetet përkatëse. Kjo përfshin mbajtjen e orareve të rregullta, operimin e automjeteve të sigurta dhe të pastra si dhe ofrimin e shërbimeve që plotësojnë nevojat e pasagjerëve, duke përfshirë ato me kërkesa të veçanta, si p.sh. për të moshuarit dhe invalidët.

## Përgjegjësitë për sigurimin e transportit publik

Përgjegjësia për ofrimin e shërbimeve të transportit publik ndahet ndërmjet Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës dhe komunave, ku secili institucion luan një rol të veçantë, por plotësues në sigurimin e ofrimit të opsioneve të transportit efikas, të sigurt dhe të përballueshëm për publikun.

Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës ka përgjegjësinë kryesore për rregullimin dhe koordinimin e shërbimeve të transportit ndërurban dhe ndërkombëtar. Kjo përfshin mbikëqyrjen e funksionimit të terminaleve të autobusëve, linjave ndërurbane dhe rrugëve të transportit që kalojnë kufijtë komunalë. Ministria ka për detyrë të lëshojë licenca për operatorët që ofrojnë transport publik në këto linja, të vendosë standarde për automjetet dhe drejtuesit e mjeteve dhe të monitorojë pajtueshmërinë me rregulloret e sigurisë dhe cilësisë së shërbimit. Ministria luan gjithashtu një rol kritik në nxitjen e bashkëpunimit ndërkombëtar në sektorin e transportit, duke negociuar marrëveshje dypalëshe dhe shumëpalëshe për të lehtësuar shërbimet e transportit ndërkufitar.

Nga ana tjetër, komunat janë të ngarkuara me rregullimin dhe ofrimin e shërbimeve të transportit publik urban dhe periferik brenda territoreve të tyre. Detyrat e tyre përfshijnë krijimin e planeve gjithëpërfshirëse të transportit, krijimin dhe mirëmbajtjen e rrjeteve të linjave të autobusëve dhe sigurimin që operatorët t'u përmbahen orareve të përcaktuara dhe standardeve të shërbimit. Komunat janë gjithashtu përgjegjëse për certifikimin e mjeteve të përdorura në transportin urban, duke u siguruar që ato të plotësojnë kushtet teknike dhe sanitare të kërkuara për transport të sigurt pasagjerësh. Për më tepër, komunat kanë autoritetin të nxjerrin akte administrative që rregullojnë mënyrën se si ofrohen shërbimet e transportit publik, duke përfshirë vendosjen e rregullave për ndalesat e autobusëve, kufizimet e shpejtësisë dhe mirëmbajtjen e autobusëve. Ato kanë gjithashtu kompetencën për të lëshuar licenca për operatorët e angazhuar në shërbime taksi dhe transport lokal pasagjerësh.

Komunat gjithashtu mbajnë përgjegjësinë për subvencionimin e disa shërbimeve të transportit publik për të siguruar qasje për grupet e marginalizuara. Këtu përfshihen linjat urbane dhe periferike, veçanërisht ato që u shërbejnë qytetarëve ekonomikisht të paqëndrueshëm ose që ofrojnë shërbime thelbësore si transporti i studentëve ose personave me aftësi të kufizuara. Përmes këtyre subvencioneve, komunat synojnë të krijojnë një sistem transporti që i shërben të mirës publike duke ruajtur qëndrueshmërinë financiare. Për më tepër, komunat mund të rregullojnë shërbimet lokale të taksive, transportin falas dhe transportin për përdorim privat, duke i harmonizuar këto shërbime me kuadrin më të gjerë kombëtar të përcaktuar nga Ministria.

<sup>2</sup> Republika e Kosovës. Udhëzimi Administrativ Nr 26/2017 për Subvencionimin e Linjave Ekonomike të Paqëndrueshme të Transportit Ndërurban . Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës, 30 shtator 2017, <https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=16319> . Qasur më 30 shtator 2024.

## Strategjia e transportit multimodal 2023-2030 dhe marrëveshjet Evropiane

Strategjia Multimodal e Transportit 2023-2030<sup>3</sup> e Kosovës thekson nevojën për sisteme të përmirësuara të transportit publik, duke integruar mënyra të ndryshme transporti për efikasitet, qëndrueshmëri dhe qasje më të madhe. Strategjia fokusohet në promovimin e multimodalitetit, ku metodat e ndryshme të transportit (rrugor, hekurudhor, autobus dhe ajror) janë të ndërlidhura për të ofruar shërbime pa probleme, me kosto efektive dhe miqësore me mjedisin për pasagjerët. Më poshtë janë të dhëna kryesore në lidhje me transportin publik nga dokumenti:

Strategjia nënvizon domosdoshmërinë e një sistemi transporti publik të integruar mirë për të rritur lëvizshmërinë nëpër qytete dhe rajone. Kjo përfshin zhvillimin e një qasjeje gjithëpërfshirëse për të lidhur shërbimet e lëvizshmërisë së autobusëve, hekurudhave dhe lokale për të siguruar udhëtim të qetë të pasagjerëve, si brenda zonave urbane ashtu edhe nëpër rajone. Për shembull, integrimi i shërbimeve të autobusëve ndërrurban me zgjidhjet e lëvizshmërisë urbane është theksuar si prioritet. Kjo do të përfshinte përmirësimin e lidhjeve të autobusëve, veçanërisht në zonat rurale, duke ofruar lehtësi të tilla si stacione parkimi dhe udhëtimi për transport më të qasshëm.

Koncepti i multimodalitetit në transportin e pasagjerëve është thelbësor për përmirësimin e transportit publik. Strategjia mbron krijimin e një sistemi të integruar ku pasagjerët mund të kalojnë lehtësisht midis mënyrave të transportit, të tilla si nga ecja ose çiklizmi në autobus ose hekurudhë. Multimodaliteti është veçanërisht i rëndësishëm për krijimin e shërbimeve efikase dhe tërheqëse të transportit publik. Për shembull, theksohet integrimi i sistemeve të informacionit dhe biletave, duke i lejuar pasagjerët të kenë qasje në të dhëna në kohë reale dhe bileta të harmonizuara nëpër mënyra të ndryshme transporti.

Ekziston nevoja për të modernizuar infrastrukturën e transportit publik, veçanërisht autobusët dhe hekurudhat, për të përmbushur standardet më të larta të shërbimit dhe sigurisë. Shumë nga automjetet e përdorura në transportin publik, veçanërisht autobusët, janë të vjetruara dhe kërkojnë përmirësim. Për më tepër, sistemet e fragmentuara dhe të vjetruara të informacionit për blerjen e biletave dhe orarin e komplikojnë më tej funksionimin efikas të transportit publik. Strategjia kërkon zbatimin e sistemeve të informacionit në kohë reale dhe modernizimin e flotës së automjeteve për të ofruar transport të besueshëm, të sigurt dhe miqësor ndaj mjedisit.

<sup>3</sup> Republika e Kosovës, Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës. Strategjia e Transportit Multimodal 2023-2030. Qeveria e Kosovës, 2023, [https://mit-ks.net/repository/docs/2024\\_05\\_13\\_195223\\_MTS\\_ANG.pdf](https://mit-ks.net/repository/docs/2024_05_13_195223_MTS_ANG.pdf)

<sup>4</sup> Komisioni Evropian. Marrëveshja e Gjellbër Evropiane . Bashkimi Evropian, [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en). Qasur më 27 shtator 2024 .

Strategjia thekson gjithashtu rëndësinë e bërjes së transportit publik të qasshëm për të gjitha grupet, duke përfshirë njerëzit me aftësi të kufizuara dhe ata me lëvizshmëri të reduktuar. Kjo përfshin modernizimin e stacioneve të autobusëve dhe stacioneve për të akomoduar nevojat e të gjithë pasagjerëve, duke përmirësuar përvojën e përgjithshme të përdoruesit.

Transporti publik pritet gjithashtu të luajë një rol kyç në uljen e ndikimit mjedisor të sektorit të transportit. Duke kaluar nga veturat private në opsionet e transportit publik, siç janë autobusët dhe hekurudhat, Kosova synon të ulë emetimet dhe mbipopullimin. Strategjia gjithashtu promovon dixhitalizimin e shërbimeve të transportit, duke futur sisteme elektronike të biletave dhe informacionit për ta bërë transportin publik më efikas dhe më miqësor për përdoruesit.

Në përgjithësi, strategjia thekson modernizimin e sistemit të transportit publik të Kosovës si një hap kritik drejt ndërtimit të një rrjeti transporti më të qëndrueshëm, më të qasshëm dhe të integruar, i cili përputhet me qëllimet e anëtarësimit të vendit në BE dhe angazhimet mjedisore.

## Marrëveshja e gjellbër evropiane dhe direktivat e BE-së

Mbrojtja e mjedisit parashikohet gjithashtu nga Marrëveshja e Gjellbër Evropiane, e cila promovon lëvizjen e mallrave nga transporti rrugor drejt hekurudhave dhe rrugëve ujore të brendshme, të cilat mund të ulin ndjeshëm emetimet. Për të lehtësuar këtë zhvendosje, nevojiten investime të konsiderueshme për modernizimin dhe zgjerimin e infrastrukturës hekurudhore. BE-ja kërkon gjithashtu të përmirësojë sistemet e transportit publik, duke i bërë ato më të qasshme, të besueshme dhe të përbalueshme.

Kjo qasje synon të ulë varësinë nga makinat private dhe të reduktojë emetimet e përgjithshme të transportit<sup>4</sup>.

Për më tepër, Bashkimi Evropian (BE) ka qenë në ballë të përpjekjeve për të promovuar zhvillimin e qëndrueshëm, me transportin publik që luan një rol kryesor në arritjen e këtij qëllimi. Përmes një sërë direktivash, BE-ja ka formësuar politika që inkurajojnë shtetet anëtare dhe vendet kandidatë të reduktojnë ndotjen, të përmirësojnë cilësinë e ajrit dhe të nxisin një sektor më të gjellbër të transportit. Ky rishikim i literaturës eksploron direktivat kryesore të BE-së në lidhje me transportin publik dhe ndikimin e tyre të përgjithshëm në qëndrueshmërinë mjedisore.

Disa direktiva të rëndësishme të BE-së janë miratuar për të adresuar implikimet mjedisore të transportit. Një nga më të dukshmet është Direktiva 2008/50/EC<sup>5</sup> për cilësinë

<sup>5</sup> Parlamenti Evropian dhe Këshilli i Bashkimit Evropian. Direktiva 2008/50/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 21 maj 2008 për cilësinë e ajrit të ambientit dhe ajrin më të pastër për Evropën . EUR-Lex, 11 qershor 2008, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>. Qasur më 30 shtator 2024 .

e ajrit të ambientit, e cila përcakton vlerat kufi për ndotës të ndryshëm të ajrit, duke përfshirë oksidet e azotit dhe grimcat dhe inkurajon përdorimin e mënyrave më të pastra të transportit, si transporti publik, për të reduktuar emetimet. Një tjetër direktivë kritike, 2009/126/EC<sup>6</sup>, fokusohet në ndërveprueshmërinë e sistemeve hekurudhore brenda Bashkimit Evropian. Kjo direktivë promovon zhvillimin e një rrjeti të unifikuar hekurudhor në të gjithë Evropën, duke rritur efikasitetin dhe atraktivitetin e transportit publik me bazë hekurudhore. Direktiva 2014/94/BE<sup>7</sup> për vendosjen e infrastrukturës së karburanteve alternative synon të lehtësojë kalimin në lëndë djegëse alternative, si energjia elektrike dhe hidrogjeni, për automjetet e transportit publik.

Zbatimi i këtyre direktivave ka ndikuar ndjeshëm në sistemet e transportit publik nëpër shtetet anëtare të BE-së dhe vendet candidate. Qeveritë kanë rritur investimet e tyre në modernizimin e infrastrukturës së transportit publik, zgjerimin e rrjeteve dhe promovimin e përdorimit të automjeteve elektrike dhe hibride. Kjo shtytje për lëndë djegëse alternative ka çuar në miratimin e gjerë të autobusëve dhe trenave elektrikë dhe hibridë. Duke reduktuar varësinë nga makinat private dhe duke promovuar mënyra më të pastra transporti, këto direktiva kanë kontribuar gjithashtu në përmirësimin e cilësisë së ajrit, veçanërisht në zonat urbane. Për më tepër, fokusi në rritjen e ndërveprueshmërisë e ka bërë më të lehtë për pasagjerët të udhëtojnë përtej kufijve duke përdorur sistemet e transportit publik.

Në përputhje me Marrëveshjen e Gjellbër të BE-së, Strategjia për Lëvizshmëri të Qëndrueshme dhe të Mençur në Ballkanin Perëndimor<sup>8</sup> shërben si një kornizë kyçe për adresimin e sfidave urgjente të ndryshimeve klimatike dhe degradimit të mjedisit në rajon. Kjo strategji ka si synim promovimin e automjeteve me emetim zero dhe zhvillimin e infrastrukturës përkatëse, si stacionet e mbushjes elektrike dhe burimet alternative të karburantit. Kjo është thel-

bësore për të zvogëluar varësinë nga karburantet fosile dhe për të minimizuar ndotjen e ajrit. Një objektivi tjetër i rëndësishëm është integrimi i mënyrave të qëndrueshme të transportit për të ofruar zgjidhje multimodale dhe neutrale ndaj klimës, duke përmirësuar lidhjet hekurudhore dhe sigurimin e udhëtimeve të pandërprera në të gjithë rajonin. Strategjia gjithashtu thekson rëndësinë e zhvillimit të infrastrukturës së gjellbër dhe transformimit dixhital të sistemeve të transportit, si dhe qasjen e unifikuar për stimuj që nxisin adoptimin e opsioneve të qëndrueshme të transportit.

Sektori i transportit në Ballkanin Perëndimor është një kontribues i rëndësishëm në emetimet e gazeve serrë, duke përfshirë transportin rrugor, aviacionin vendas dhe rrugët ujore të brendshme. Përdorimi i automjeteve elektrike dhe hibride mbetet shumë i ulët, kryesisht për shkak të mungesës së infrastrukturës dhe stimujve. Strategjia thekson se është e nevojshme një qasje më sistematike për të adresuar këto emetime, përmes strategjive kombëtare që përfshijnë elementë të gjellbër. Për të arritur tranzicionin drejt lëvizshmërisë së qëndrueshme dhe të mençur, strategjia propozon një udhërrëfyes që përfshin transpozimin e legjislacionit të BE-së, zhvillimin e infrastrukturës elektrike për automjete, kryerjen e studimeve të fizibilitetit për karburantet alternative dhe përafrimin e standardeve të emetimeve në të gjithë rajonin.

Pavarësisht arritjeve të deritanishme të shteteve anëtare dhe candidate të BE-së, mbeten disa sfida. Një nga pengesat kryesore është sigurimi i fondeve adekuate për zhvillimin dhe mirëmbajtjen e vazhdueshme të sistemeve të transportit publik të qëndrueshëm. Planifikimi efektiv urban është gjithashtu vendimtar në krijimin e mjedisëve që i japin përparësi transportit publik dhe dekurajojnë përdorimin e makinave private. Për më tepër, kërkimi dhe zhvillimi i vazhdueshëm nevojiten për të adresuar sfidat teknologjike dhe për të përmirësuar efikasitetin dhe qëndrueshmërinë e përgjithshme të sistemeve të transportit publik.

<sup>6</sup> Parlamenti Evropian dhe Këshilli i Bashkimit Evropian. Direktiva 2009/126/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 21 tetor 2009 për Rikuperimin e avullit të benzinës në fazën II gjatë mbushjes me karburant të automjeteve në stacionet e shërbimit. EUR-Lex, 21 tetor 2009, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0126>. Qasur më 30 shtator 2024.

<sup>7</sup> Parlamenti Evropian dhe Këshilli i Bashkimit Evropian. Direktiva 2014/94/BE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 22 tetor 2014 për vendosjen e infrastrukturës së karburanteve alternative. EUR-Lex, 22 tetor 2014, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0094>. Qasur më 30 shtator 2024.

<sup>8</sup> Sekretariati i Përhershëm i Komunitetit të Transportit. Strategjia për lëvizshmëri të qëndrueshme dhe të zgjuar në Ballkanin Perëndimor 2021. Marrë nga <https://ëëë.transport-community.org/ëp-content/uploads/2021/06/Strategy-for-Sustainable-and-Smart-Mobility-in-the-Eastern-Balkans.pdf>

## Metodologjia

Ky studim përdori një qasje me metoda të kombinuara për të mbledhur të dhëna për përdorimin dhe perceptimet e iniciativës së shërbimit falas të autobusëve në Kamenicë. Për të kuptuar vlerësimin gjithëpërfshirës të ndikimit dhe opinionit publik, u përdorën metoda sasiore dhe cilësore të mbledhjes së të dhënave.

### Shpërndarja e anketave

Një anketë e strukturuar u hartua dhe u realizua me 170 përdorues të autobusëve në stacione të ndryshme të autobusëve nëpër Kamenicë për një periudhë prej shtatë ditësh në shtator 2024. Qëllimi i anketës ishte të mblidhte informacion të detajuar mbi përdorimin e shërbimit, kënaqësinë e përdoruesve të autobusit si dhe informacionet demografike. Pyetjet e anketës synonin të kapnin shpejtësinë e përdorimit të autobusit, arsyet e përdorimit të autobusit, perceptimet rreth qasjes, kënaqësinë e publikut me shërbimin dhe opinionet mbi ndikimet mjedisore.

Plani i shpërndarjes së anketave fillimisht ishte e planifikuar që të shpërndahej në mënyrë të barabartë në të shtatë ditët (me fundjavat e mbipopulluara). Megjithatë, për shkak të numrit dukshëm shumë të ulët të qytetarëve që përdorin shërbimin e autobusit të dielave, shumë të anketuar ishin të intervistuar të përsëritur. Si rezultat, ishte e nevojshme të rishpërndahehin anketat gjatë ditëve të mbetura për të shmangur dyfishimin e përgjigjeve të qytetarëve dhe për të siguruar një mostër përfaqësuese. Plani fillestar ndau një numër të caktuar anketash në ditë, duke synuar mbulimin e balancuar gjatë orëve më të ngarkuara dhe stacioneve të ndryshme të autobusëve. Tabela e mëposhtme ilustron shpërndarjen e përditësuar të anketave pas grumbullimit të të dhënave:

Dita	Numri i anketave të mbledhura
11 shtator	35
12 shtator	25
13 shtator	25
14 shtator	15
15 shtator	0
16 shtator	29
17 shtator	21
18 shtator	20

Tabela 1. Shpërndarja e anketave sipas ditëve të javës

### Intervistat e thelluara

Përveç të dhënave të anketës, tre intervista me akterë kyç u kryen me palët e mëposhtme të interesit:

- Shoferi i autobusit:** Për të fituar njohuri mbi sfidat operacionale, rutinat e përditshme dhe bashkëpunimin me pasagjerët.
- Zyrtare lokale nga komuna e Kamenicës:** Intervista u mbajt me një përfaqësuese të Drejtorisë për Zhvillim Ekonomik dhe Diasporë për të kuptuar ndikimet në nivel komuniteti dhe se si shërbimi falas i autobusëve ndikoi në trafikun e qytetit dhe politikat lokale.
- Përfaqësuesi i Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës:** Intervista u mbajt me Departamentin e Shërbimeve të Transportit Rrugor për të ofruar një perspektivë më të gjerë se si nisma e autobusëve falas përputhej me qëllimet dhe politikat kombëtare të transportit.

Ky studim përdori një qasje me metoda të kombinuara për të mbledhur të dhëna për përdorimin dhe perceptimet e iniciativës së shërbimit falas të autobusëve në Kamenicë. Për të siguruar një kuptim gjithëpërfshirës të ndikimit dhe opinionit publik, u përdorën metoda sasiore dhe cilësore të mbledhjes së të dhënave.

## Rezultatet dhe diskutimet

Gjetjet e paraqitura më poshtë rezultojnë nga të dhënat e mbledhura nga anketat dhe intervistat e realizuara me akterët kyç. Diskutimi fillon duke shqyrtuar arsyet kryesore që kanë çuar në fillimin e iniciativës, bazuar në intervistat me zyrtarët lokalë të komunës së Kamenicës dhe përfaqësuesin nga Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës.

Më pas përmbledhen të dhënat e anketës, duke ofruar një përshkrim të profilit demografik të të anketuarve. Analiza përqendrohet në gjithpërfshirjen e qytetarëve në përdorimin e autobusit falas, si dhe në nivelet e kënaqësisë së tyre. Po ashtu, shqyrtohen perceptimet dhe sjelljet e tyre, të cilat ndikohen nga faktorët mjedisorë. Diskutimi vazhdon me ndikimin që ka shërbimi në trafikun urban, burimet e informacionit që kanë përdorur qytetarët për të mësuar mbi iniciativën dhe gatishmërinë e tyre për të paguar për këtë shërbim. Gjithashtu, trajtohen opinionet e tyre për përmirësimet e mundshme në linjën ekzistuese të autobusëve. Në fund, analizohet preferenca për dixhitalizimin e shërbimeve të autobusëve.

Gjetjet janë paraqitur në një nivel të përgjithshëm, por janë gjithashtu të ndara sipas llojit të vendbanimit (urban /rural) dhe grupmoshës, aty ku vërehen dallime të rëndë-

### Arsyet prapa nismës së autobusëve falas dhe planet e së ardhmes

Kjo nismë e autobusit falas, sipas zyrtarit komunal, doli nga nevojat e shprehura nga grupe të ndryshme të qytetarëve, përfshirë të moshuarit, të rinjtë dhe gratë. Ishte një shqetësim i përsëritur i shprehur në diskutimet në komunitet, i nxitur nga sfidat e paraqitura nga gjeografia e komunës, e cila përfshin një popullsi relativisht të vogël por të shpërndarë në një territor mjaft të gjerë me të gjitha fshatrat. Mungesa e shërbimeve të shpeshta të autobusëve, me vetëm një linjë që funksiononte çdo ditë, u konsiderua e pamjaftueshme, duke ndikuar negativisht në aspekte të shumta të jetës së përditshme, duke përfshirë qasjen në arsim, kujdes shëndetësor dhe punësim. Duke cituar:

***“Kjo nismë ka nisur si kërkesë e të moshuarve, të rinjve dhe grave. Gjithmonë është ngritur si shqetësim në takimet tona të hapura. Nevoja për një lidhje më të madhe mes qytetit dhe fshatrave është shumë***

***e madhe sepse shpesh fshatrat janë të izoluar për shkak të mungesës së transportit.” (Intervistë me zyrtaren komunale).***

Sipas tyre, një aspekt thelbësor i nismës është synimi për përmirësimin e lidhjes mes qytetit dhe zonave rurale. Shumë fshatra janë të izoluar për shkak të mungesës së transportit të qëndrueshëm, duke kufizuar qasjen në shërbimet publike, tregje, shkolla dhe mundësitë punësimi. Ky izolim ka pasur një ndikim të rëndësishëm, veçanërisht tek të rinjtë që nuk mund të marrin pjesë në sesione të ndryshme trajnimit apo aktivitete të ndryshme për shkak të mungesës së transportit.

Nisma, sipas zyrtares komunale, përputhet edhe me qëllimet më të gjera të reduktimit të trafikut dhe qëndrueshmërisë mjedisore. Duke ofruar transport publik falas, pushteti lokal parashikon uljen e përdorimit të automjeteve private, veçanërisht nga punonjësit në arsim, administratë, shëndetësi dhe sektorë të tjerë. Ky ndryshim mund të çojë në më pak makina në rrugë dhe të kontribuojë në “agjendën e gjelbër” të komunës, duke nxitur përfitime mjedisore dhe ekonomike.

Për më tepër, zyrtarja komunale gjithashtu thekësoi se iniciativa është parë si një mjet për barazim social. Duke ofruar transport falas, siguron që të gjithë qytetarët, pavarësisht gjendjes së tyre financiare, të kenë qasje në shërbimet thelbësore, duke ulur kështu pabarazitë sociale. Kjo iniciativë gjithashtu ka potencial për të stimuluar ekonominë lokale duke rritur qasjen në punë dhe tregje brenda dhe jashtë komunës. Për të cituar:

***“Iniciativa përputhet me qëllimet më të gjera të reduktimit të bllokimit të trafikut dhe promovimit të qëndrueshmërisë mjedisore. Duke ofruar transport publik falas, ne parashikojmë një ulje të përdorimit të automjeteve private, veçanërisht nga ata që punojnë në arsim, administratë dhe shëndetësi. Ky ndryshim do të kontribuojë në më pak makina në rrugë dhe do të avancojë axhendën e gjelbër të bashkisë, duke sjellë përfitime mjedisore dhe ekonomike.” (Intervistë me zyrtaren lokale të komunës).***

Më tutje, e intervistuar thekson se komuna synon të zgjerojë linjat e autobusëve bazuar në nevojat e qytetarëve. Vazhdimi i projektit do të varet nga qëndrueshmëria e tij financiare, me diskutime të vazhdueshme nëse do të ruhet shërbimi falas apo do të vendoset një tarifë në të

ardhmen. Themelimi i Ndërmarrjes Publike “Transporti Urban në Kamenicë ” do ta menaxhojë këtë iniciativë, me planin për të shfrytëzuar gjetjet e studimit për të krijuar një strategji të detajuar për të ardhmen. Komuna e sheh këtë iniciativë si të përshtatshme për politikat e saj më të gjera për qëndrueshmërinë, transportin publik dhe zhvillimin ekonomik.

Përfaqësuesi i Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës e vlerësoi iniciativën si pozitive, por theksoi se vendimi për krijimin e linjës së përhershme të autobusëve në fund i takon komunës, në varësi të konsideratave të tyre buxhetore. Ai shprehu kuriozitetin se pse kjo iniciativë kufizohet në Kamenicë, duke sugjeruar që përpjekje të ngjashme duhet të zbatohen nëpër të gjitha komunat për të siguruar lidhje gjithëpërfshirëse të transportit publik për të gjithë qytetarët në Kosovë. Më tej, ai iu referua Udhëzimit Administrativ Nr. 26/2017, i cili lejon subvencione për linjat e transportit ndërurban ekonomikisht të paqëndrueshme kur e lejojnë burimet

buxhetore, duke treguar se këto fonde mund të mbështesin individët që nuk mund të përballojnë biletën e autobusit. Megjithatë, ai përsëriti se vendimi përfundimtar për vazhdimin e projektit i takon vetëm komunës. Duke cituar:

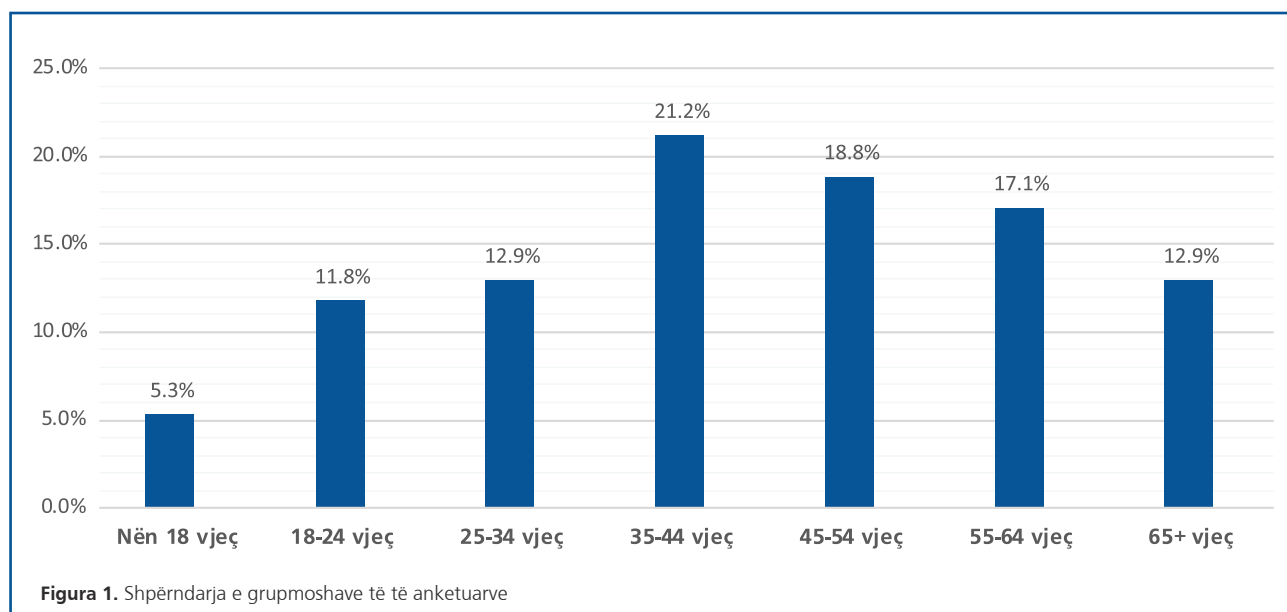
**“Ndërsa iniciativa është e lavdërueshme dhe është thelbësore që komunat anembanë Kosovës të konsiderojnë projekte të ngjashme për të siguruar që të gjithë qytetarët të kenë qasje në transportin publik të ndërlidhur. Në fund të fundit, vendimi për të vazhduar me iniciativa të tilla, duke përfshirë përdorimin e mundshëm të subvencioneve për linjat ekonomikisht të paqëndrueshme, mbetet në kompetencat e komunës”.**

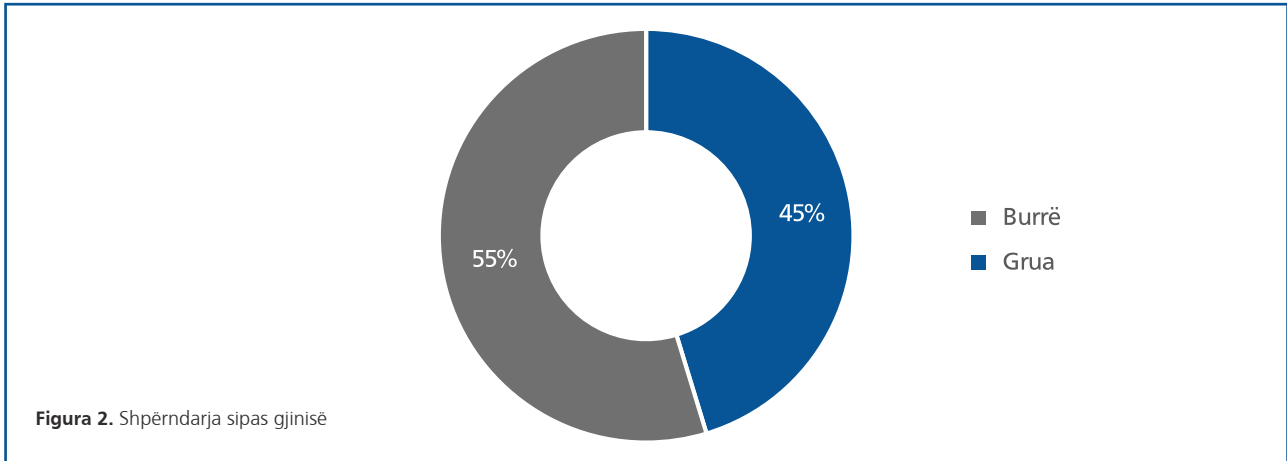
**(Intervistë me përfaqësuesin e Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës).**

## Profili demografik i të anketuarve

Kategoritë e grupmoshave tregojnë se të anketuarit nën 18 vjeç përbëjnë 5.3% të totalit të të anketuarve, ndërsa grupmosha 18-24 përfaqëson 11.8%. Grupi më i madh janë ata të moshës 35-44 vjeç, me 21.2%, të ndjekur nga ata të moshës 45-54 vjeç me 18.8%.

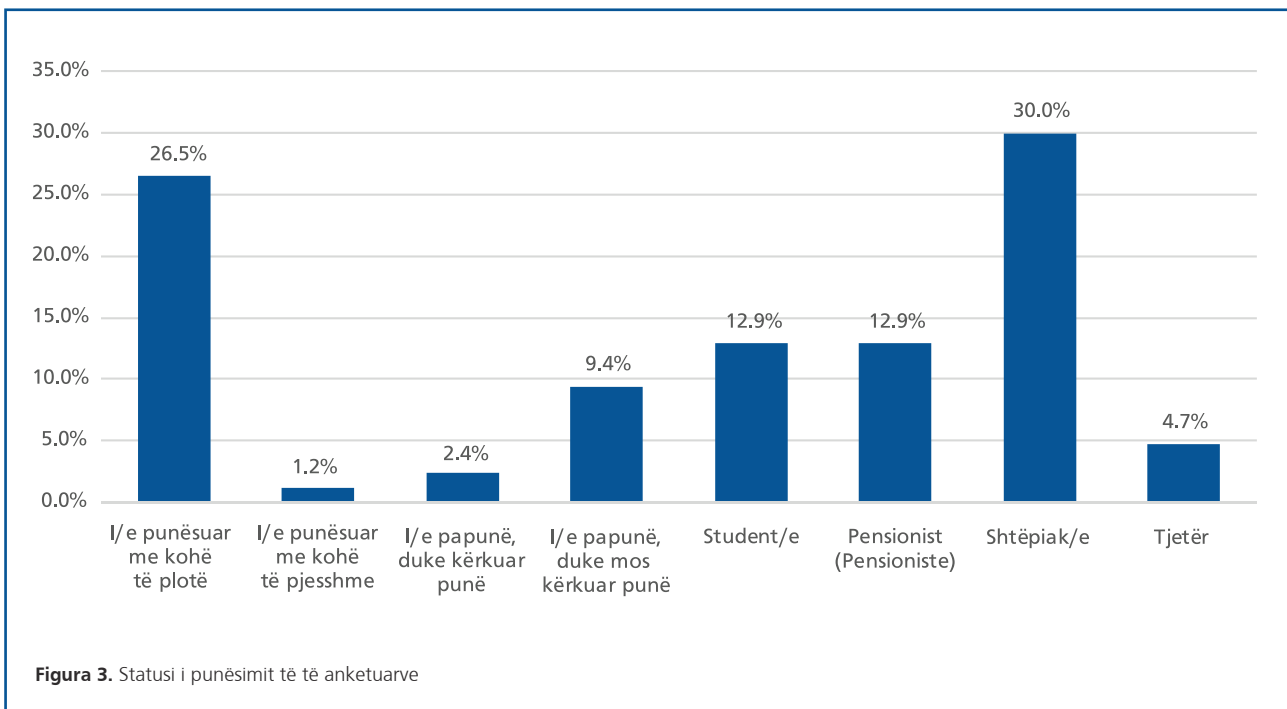
Për sa i përket gjinisë, anketa tregon një shumicë të lehtë të të anketuarve gra me 54.7%, krahasuar me të anketuarit burra me 45.3%.





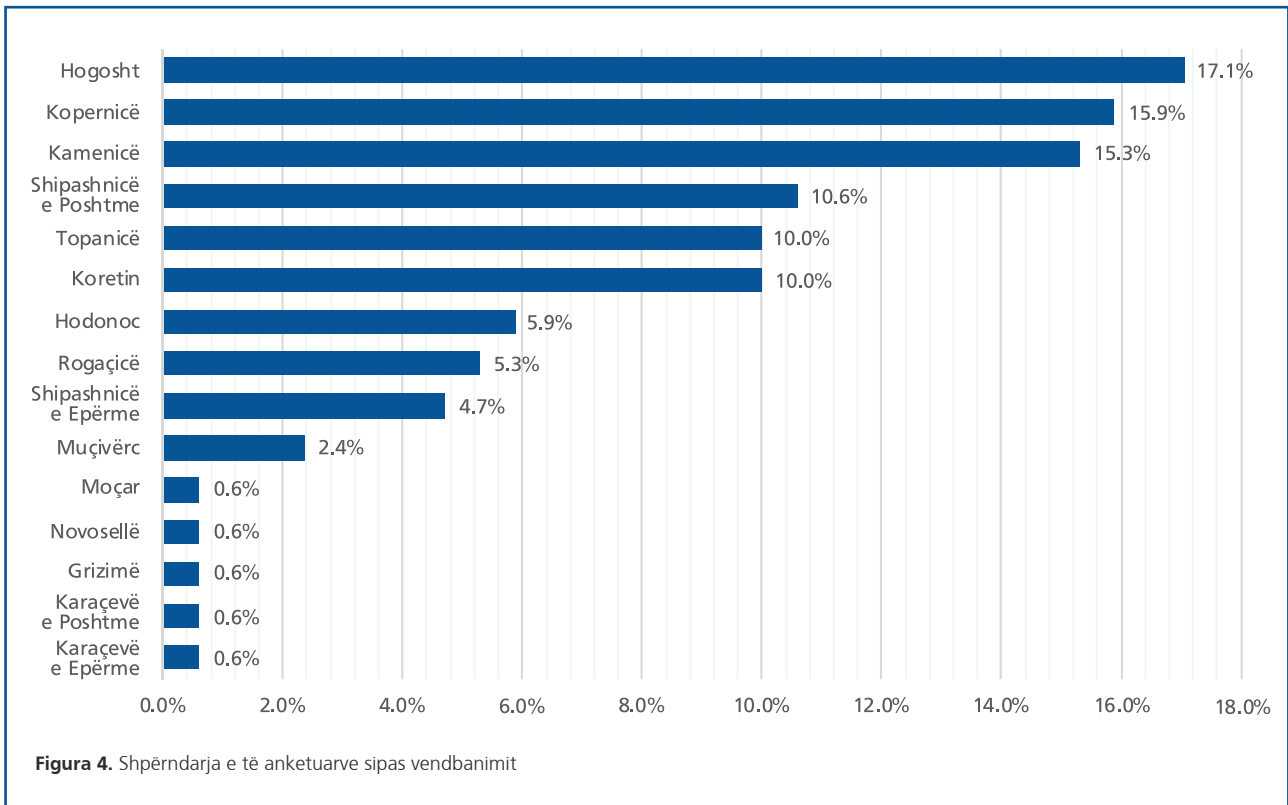
Statusi i punësimit të të anketuarve tregon se 26.5% prej tyre janë të punësuar me kohë të plotë, ndërsa vetëm 1.2% janë të punësuar me kohë të pjesshme. Veçanërisht, 30% janë shtëpiak/e, 9.4% janë të papunë dhe nuk

kërkojnë punë, me 2.4% të papunë por që kërkojnë punë. Studentët përbëjnë 12.9%, ndërsa pensionistët përfaqësojnë 12.9%. Së fundmi, nxënësit e nivelit të shkollës së mesme dhe/ose fillore përfaqësojnë 4.7% të mostrës.



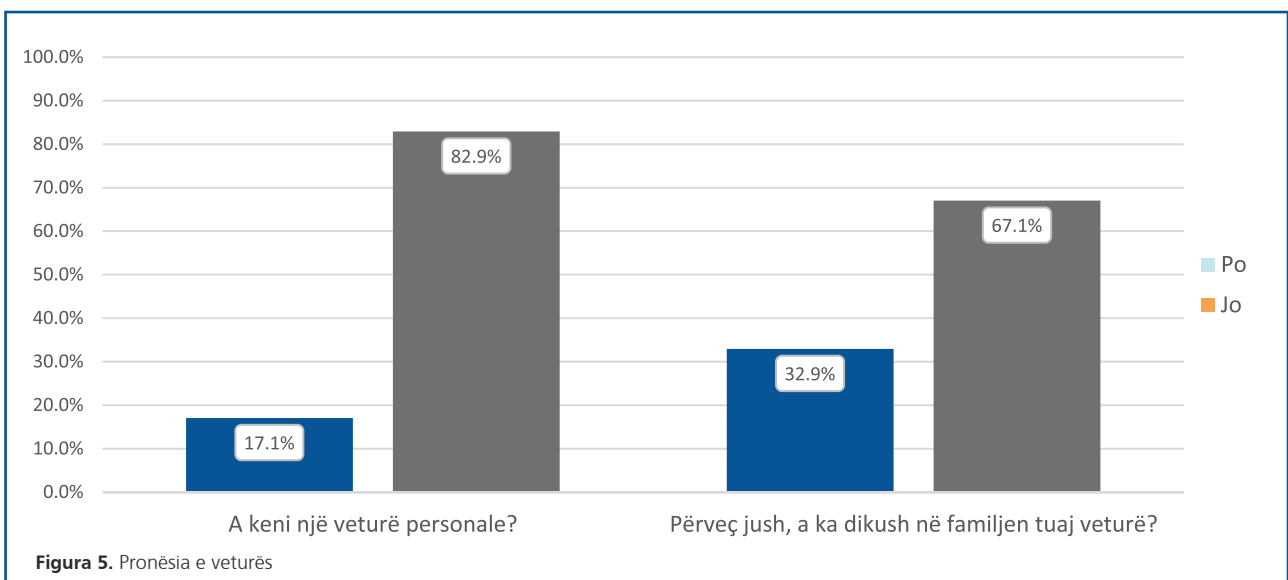
Shpërndarja e vendbanimeve thekson se një shumicë e konsiderueshme, **84,7%, jetojnë në zona rurale**, ndërsa vetëm **15,3% banojnë në qytet apo zonë urbane**. Për sa

i përket shpërndarjes së fshatrave, tre vendbanimet kryesore përfshijnë Hogoshtin (17.1% e të anketuarve), Kopenicën (15.9%) dhe Kamenicën (15.3%).



Për më tepër, vetëm 17.1% e të anketuarve kanë deklaruar se posedojnë veturë personale, ndërsa 82.9% e të anketuarve që kanë frekuentuar linjat e autobusit, kanë deklaruar se nuk posedojnë veturë personale. Ndër-

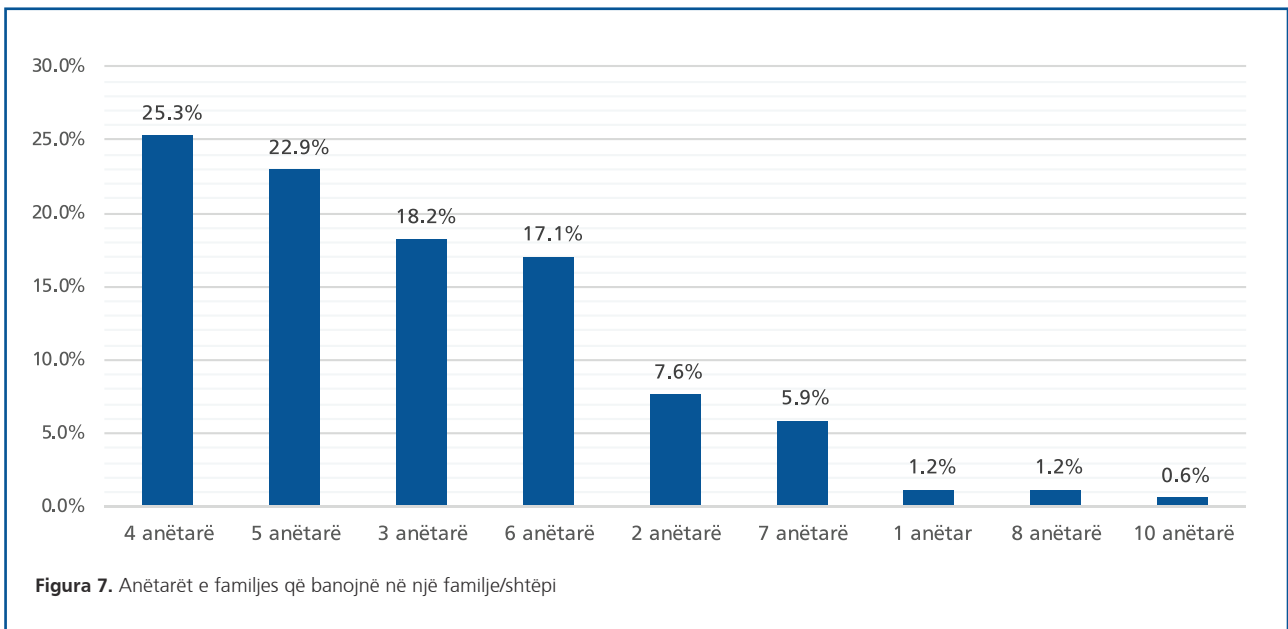
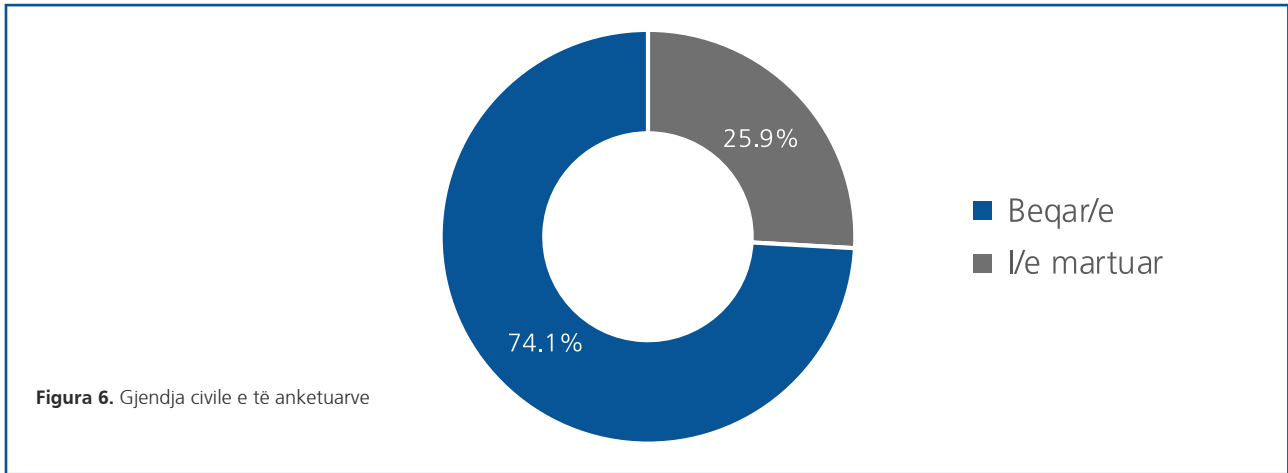
sa, kur u pyetën për pronësinë e automjeteve në familje, 32.9% pohuan se dikush në familjen e tyre posedon një veturë, me 67.1% të të anketuarve që askush në familje nuk posedon veturë.



Për sa i përket përbërjes etnike, anketa përfshiu kryesisht të anketuar shqiptarë me 99.4% të tyre që u identifikuan si shqiptarë dhe 0.6% (1 individ) si ashkali. Edhe pse Komuna e Kamenicës përbëhet nga disa komunitete etnike, përfshirë një popullsi prej rreth 4% të komunitetit serb, mostrimi ka qenë i rastësishëm dhe nuk ka synuar asnjë grup specifik. Ndërsa sa i përket gjendjes civile, 25.9%

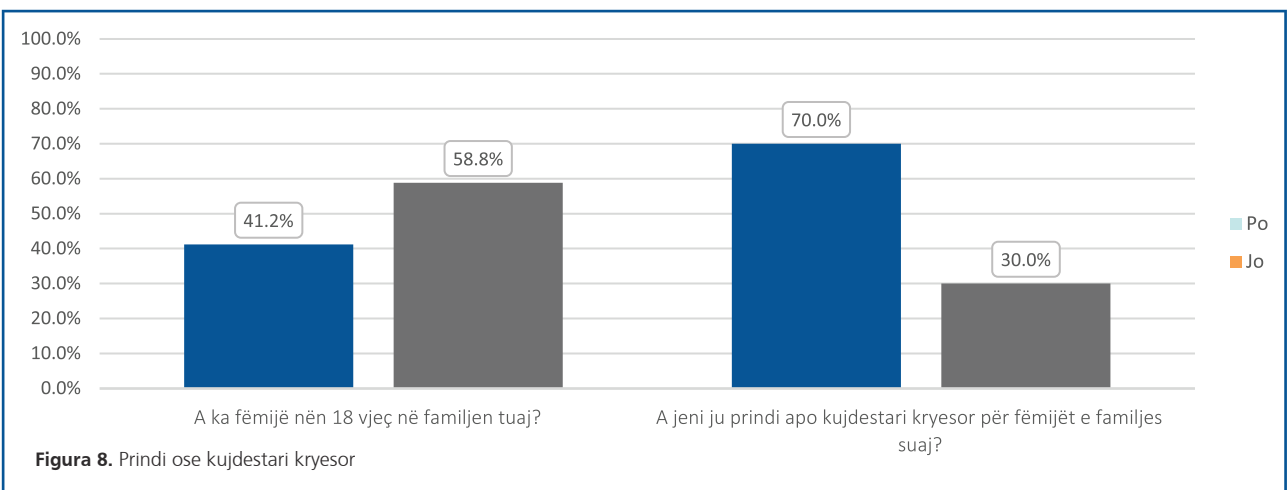
janë deklaruar beqarë dhe 74.1% të martuar. Anketa vlerësoi gjithashtu madhësinë e familjeve, duke rezultuar se 25.3% e të të anketuarve jetojnë në familje me katër persona dhe 22.9% jetojnë në familje me pesë persona. Anketa tregon madhësi të ndryshme të familjeve, me 2.4% të të anketuarve që jetojnë vetëm.





Sa i përket fëmijëve, 41.2% e të anketuarve kanë në familje fëmijë nën moshën 18 vjeç, ndërsa 58.8% nuk kanë në familje fëmijë asnjë fëmijë nën moshën 18 vjeç. Së fundi, për ata që deklaruan se kishin fëmijë (N=70), të pyetur

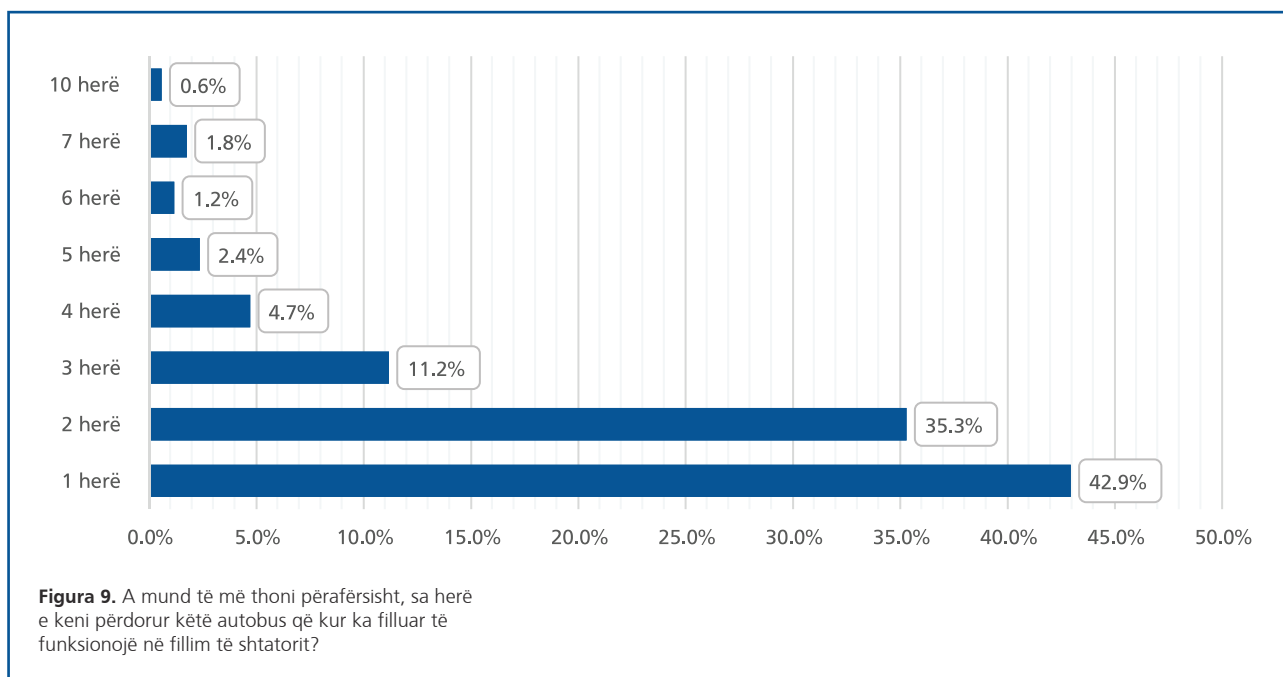
për përgjegjësinë prindërore për fëmijët nën 18 vjeç, 70% thanë se ishin prindi ose kujdestari kryesor, ndërsa në 30% të rasteve nuk ishin prindër apo kujdestar kryesor.



## Përdorimi i shërbimit

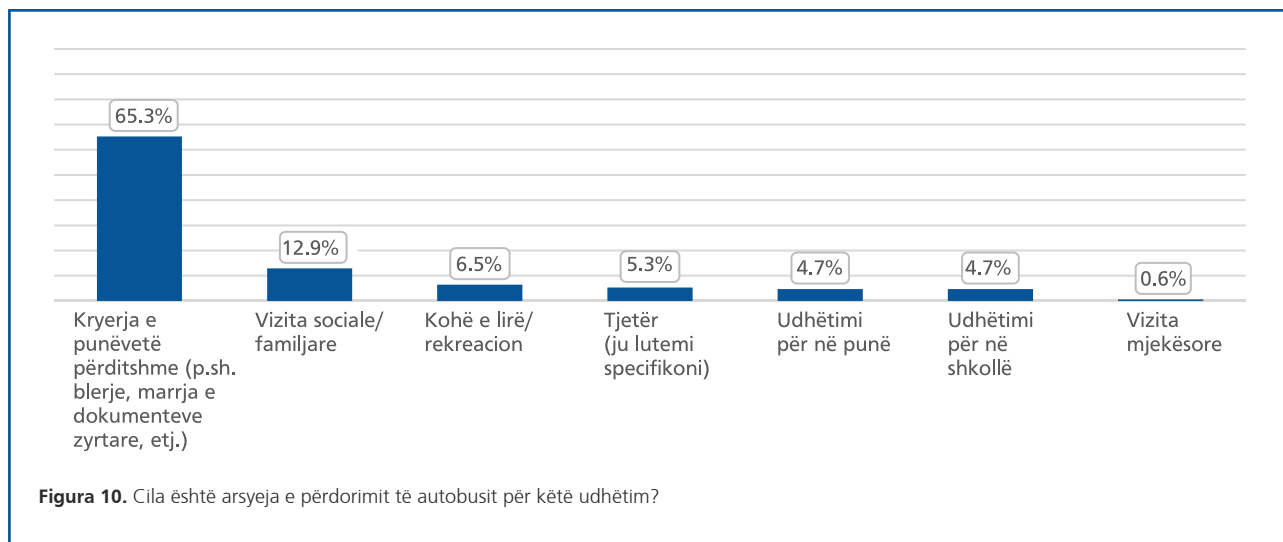
Të dhënat e anketës zbulojnë njohuri të rëndësishme mbi përdorimin e autobusit publik dhe demografinë e pasagjerëve të tij. Një gjetje e rëndësishme është se 42.9% e të anketuarve kanë raportuar se kanë përdorur autobusin vetëm një herë që kur ka filluar të funksionojë, e gjetur kjo që tregon një numër të konsiderueshëm përdoruesish të

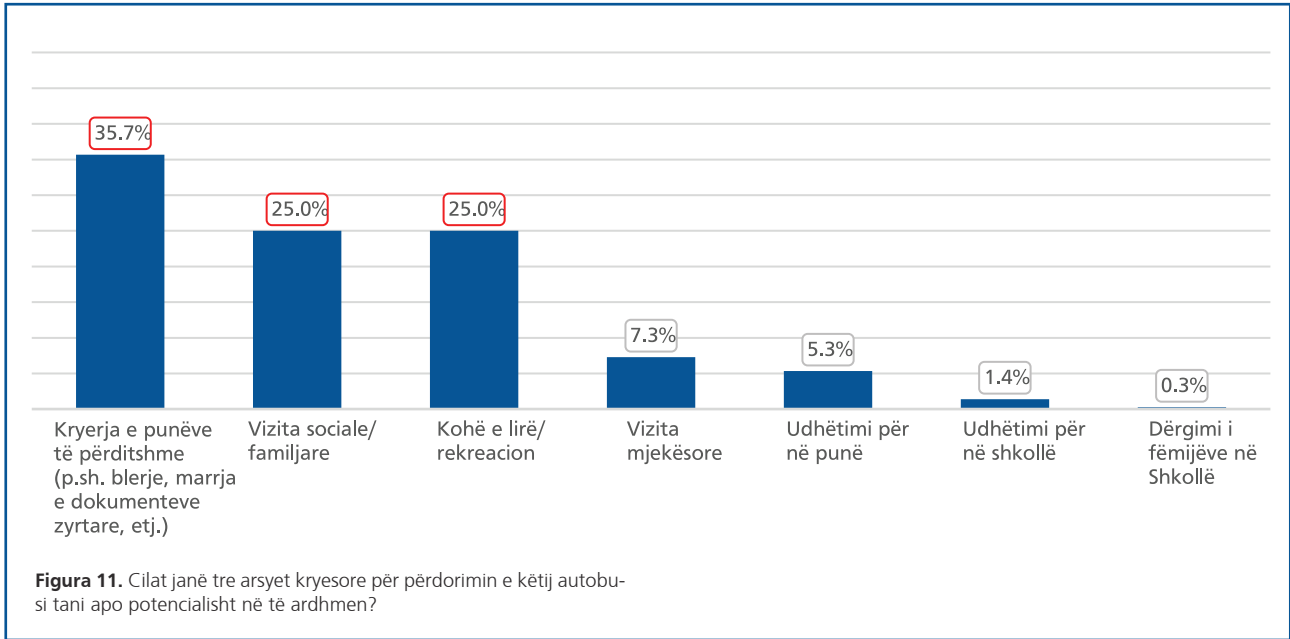
rrallë. Në të kundërtën, 35.3% e të anketuarve deklaruan se autobusin e përdorën dy herë, ndërsa frekuenca e përdorimit zvogëlohet ndjeshëm, me vetëm 11.2% të të anketuarve që këtë linjë autobusi e përdorin tre herë, ndërsa një pjesë e vogël raportuan frekuenca më të larta.



Gjatë shqyrtimit të arsyeve kryesore për përdorimin e autobusit, 65.3% e të anketuarve e deklaruan kryerjen e detyrave të përditshme – si blerjet dhe marrjen e dokumenteve zyrtare – si motivimin e tyre kryesor për përdorimin e autobusit. Kjo nënvizon rolin e shërbimit të autobusëve në lehtësimin e aktiviteteve thelbësore për një pjesë të konsiderueshme të popullsisë. Arsyet e tjera të

dukshme përfshinin vizitat sociale ose familjare me 12.9% dhe aktivitetet e kohës së lirë ose rekreative, të cilat përbënin 6.5% të përgjigjeve. Në përgjithësi, tre arsyet kryesore të raportuara për përdorimin e autobusit përfshinin kryerjen e punëve të përditshme (35.7%), vizitat në sociale/familjare (25%) dhe kohën e lirë/rekreationin (25%).



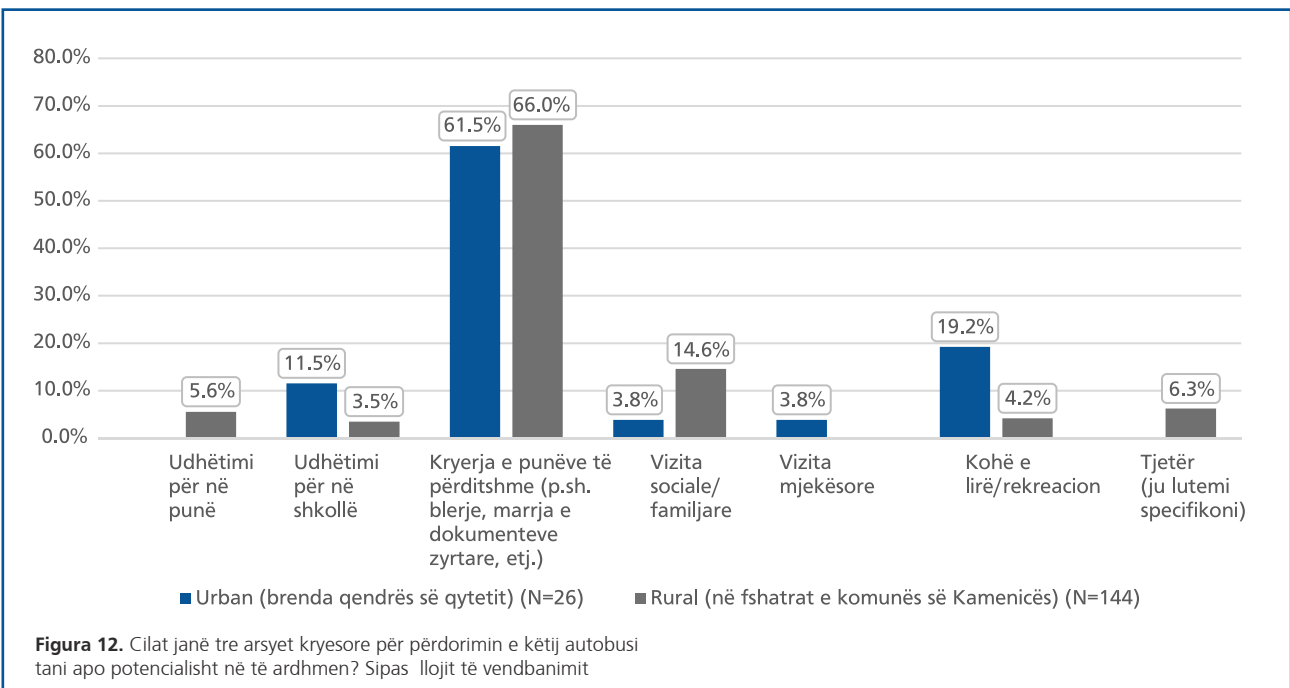


Në zonat urbane, arsyeja kryesore për përdorimin e shërbimit të autobusit është fokusuar në masë të madhe në punët e përditshme, me 61.5% të të anketuarve urbanë që e kanë treguar këtë si motivimin kryesor. Ky rezultat nuk dallon shumë me qytetarët e zonave rurale, ku një përqindje pak më e lartë, 66.0%, përmend gjithashtu detyrat ditore si arsyen e tyre kryesore për përdorimin e autobusit, duke reflektuar një mbështetje të përbashkët në transportin publik për detyra thelbësore.

Megjithatë, dallime të dukshme lindin në kategori të tjera. Për shembull, 11.5% e të anketuarve urbanë raportuan se përdornin autobusin për të shkuar në punë, krahasuar me vetëm 5.6% të të anketuarve ruralë. Kjo sugjeron që banorët urbanë kanë më shumë gjasa të përdorin transportin publik për udhëtime të lidhura me punësimin.

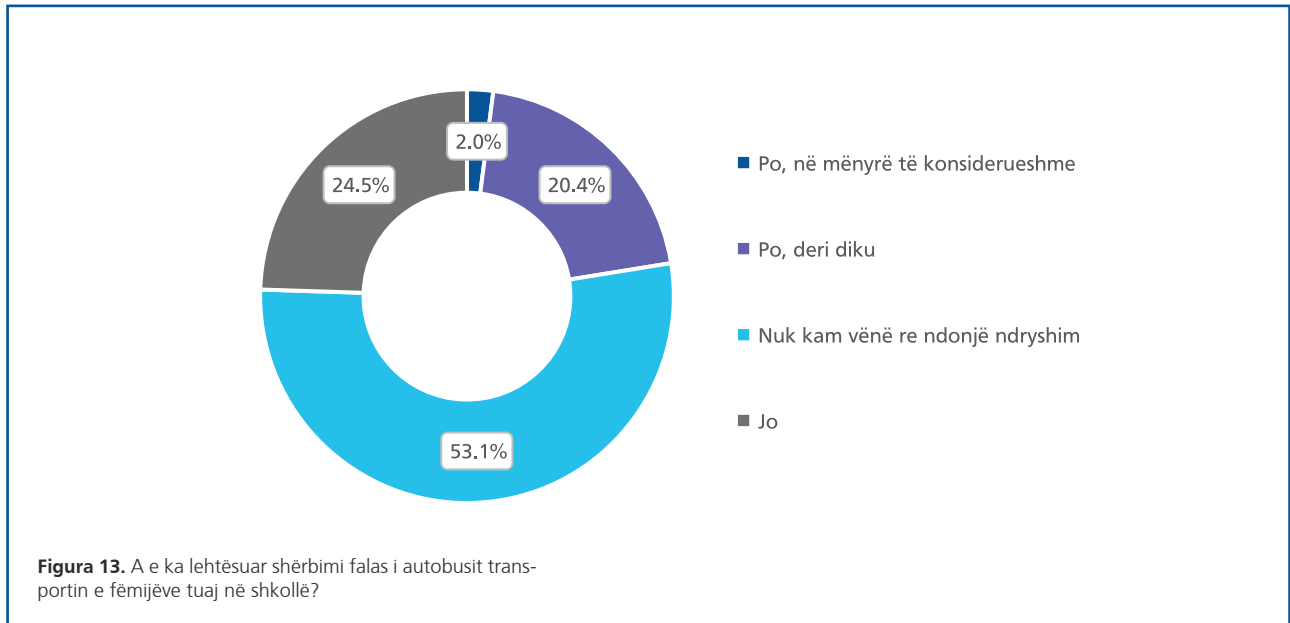
Anasjelltas, 14.6% e përdoruesve ruralë treguan vizitat sociale ose familjare si arsye për përdorimin e autobusit, një kategori që fitoi vetëm 3.8% mbështetje nga banorët urbanë, duke sugjeruar se dinamikat sociale mund të nxisin modele të ndryshme të përdorimit të autobusëve në zonat rurale.

Të dhënat gjithashtu tregojnë se të anketuarit urbanë nuk raportuan se përdornin autobusin për dërgimin ose marrjen e fëmijëve nga shkolla, gjë që mund të nënkuptojë ndryshime në dinamikën e familjes ose nevojat e transportit midis familjeve urbane dhe rurale. Për sa i përket arsyeve të tjera të specifikuara, të anketuarit urbanë identifikuan kryesisht punët e përditshme, ndërsa përdoruesit rural përmendën një gamë më të gjerë nevojash, duke përfshirë kohën e lirë dhe detyrat specifike personale.



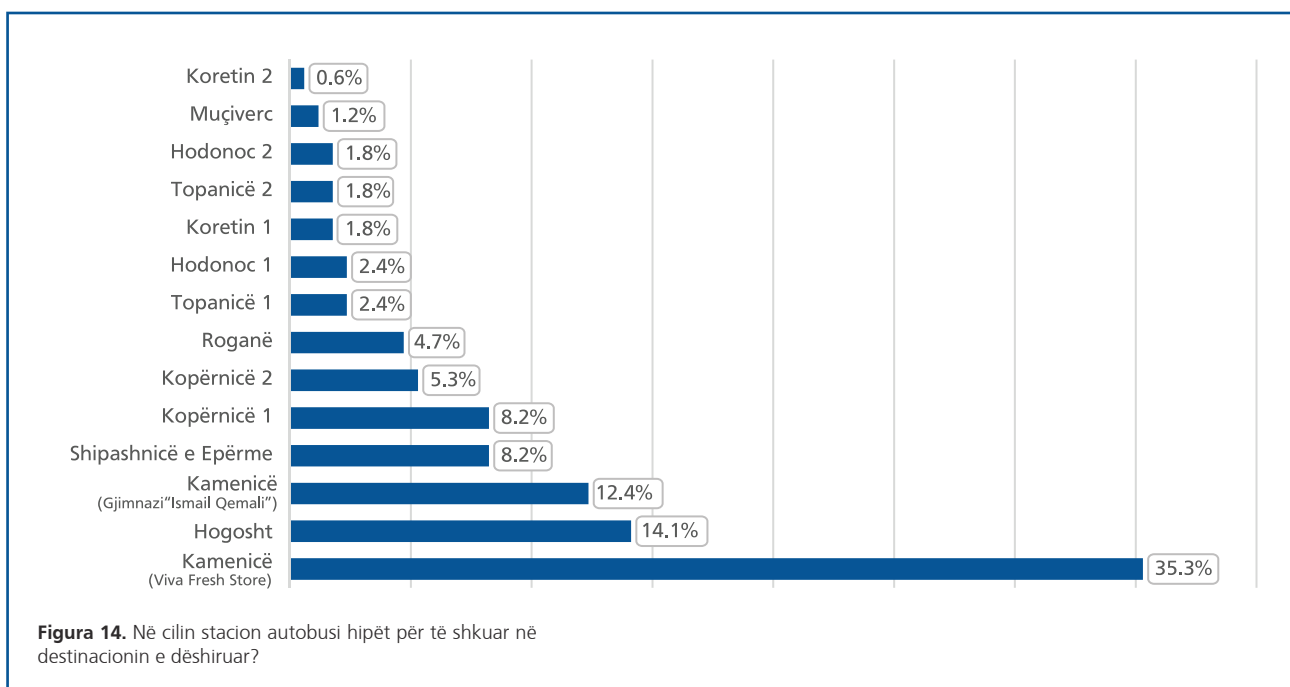
Për më tepër, në mesin e të anketuarve që deklaruan se kishin fëmijë të tyre ose jetonin me një fëmijë në familje (N=49), ata u pyetën nëse shërbimi i autobusit ua ka lehtësuar transportin e fëmijëve. Ndër përgjigjet e vlefshme, perceptimet për efektivitetin e shërbimit ndryshojnë. Vetëm një i anketuar (0.6%) mendoi se shërbimi kishte një ndryshim të konsiderueshëm, ndërsa 10 të anketuar

(5.9%) vunë re një përmirësim. Gjetja më e habitshme është se 26 të anketuar (53.1%) nuk raportuan asnjë ndryshim. Për më tepër, 12 të anketuar (24.5%) treguan se shërbimi nuk ka qenë i dobishëm, duke sugjeruar se një pjesë e popullsisë mendon se nevojat e tyre janë të paplotësuara në këtë drejtim.



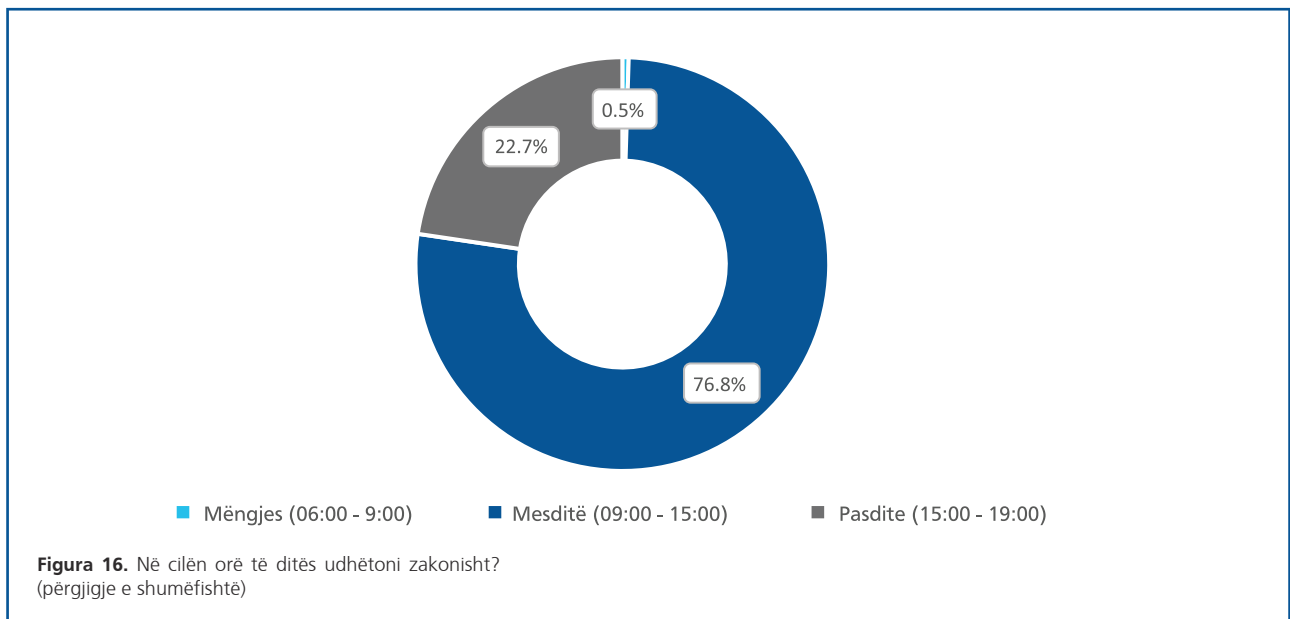
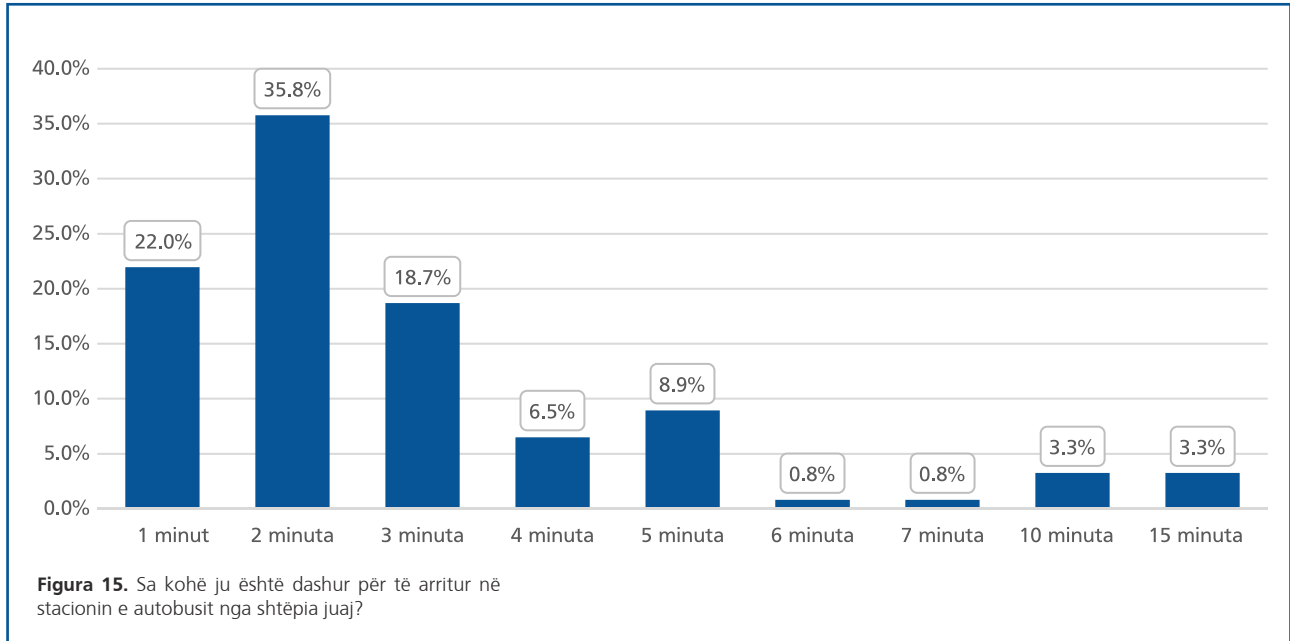
Qasja e shërbimit të autobusit ilustron më tej nga 35.3% e përdoruesve që hipin në stacionin e Kamenicës (Viva Fresh Store), ndërsa 14.1% hipën në Hogosht, duke theksuar popullaritetin e stacioneve specifike të autobusëve. Për më tepër, të dhënat sugjerojnë një pabarazi

në mënyrën se si familjet e perceptojnë ndikimin e shërbimit të autobusit falas në transportin e fëmijëve të tyre (N=49), 15.3% nuk përmendën ndryshime të vërejtura, ndërsa vetëm një pakicë (5.9%) mendonin se kjo e lehtësoi disi udhëtimin e fëmijëve të tyre.



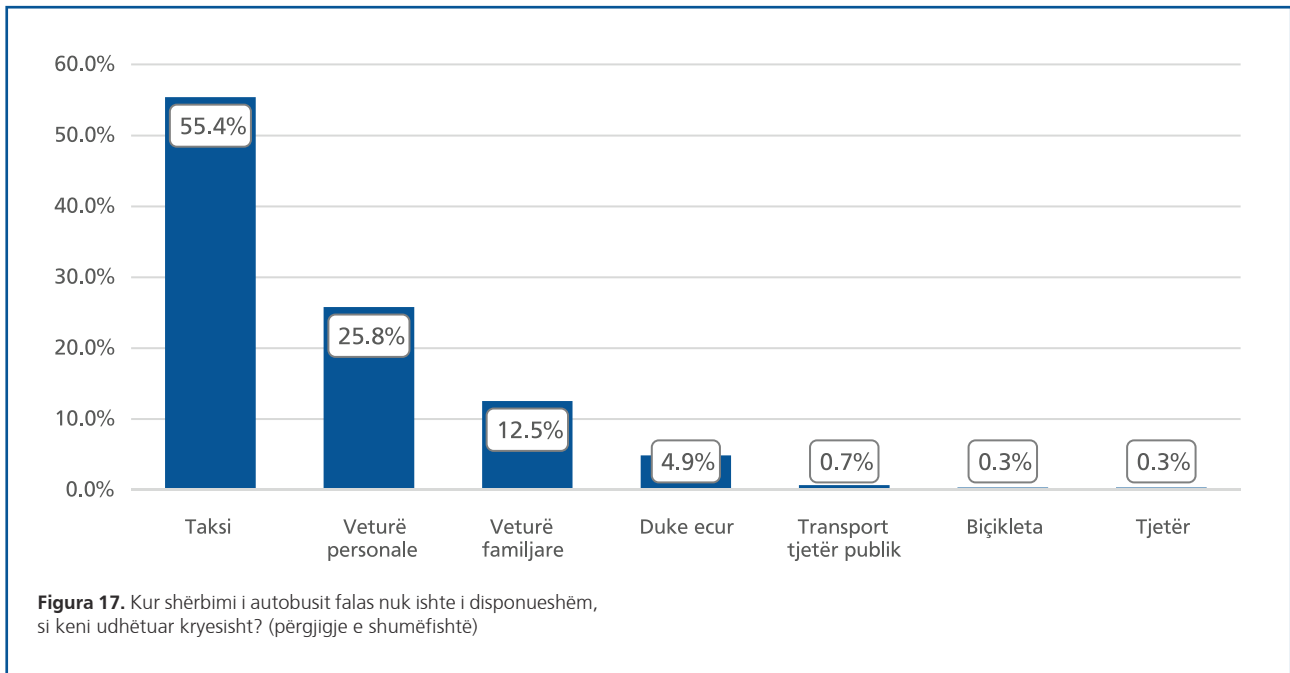
Koha e kaluar për të arritur në stacionin e autobusit ndryshonte, me rreth 55% të të anketuarve që pohuan se pritën më pak se tre minuta. Kjo tregon se numri i stacioneve në dispozicion ishte i pozicionuar mirë dhe shumë

i qasshëm për individët që hipnin në autobus. Për më tepër, autobusi përdoret kryesisht gjatë orëve të mesditës, pasi 76.8% e përdoruesve zakonisht udhëtojnë midis orës 9:00 të mëngjesit dhe 15:00.



Së fundmi, përpara se shërbimi i autobusit të ishte i disponueshëm, 56.4% e të anketuarve pohuan se kishin për-

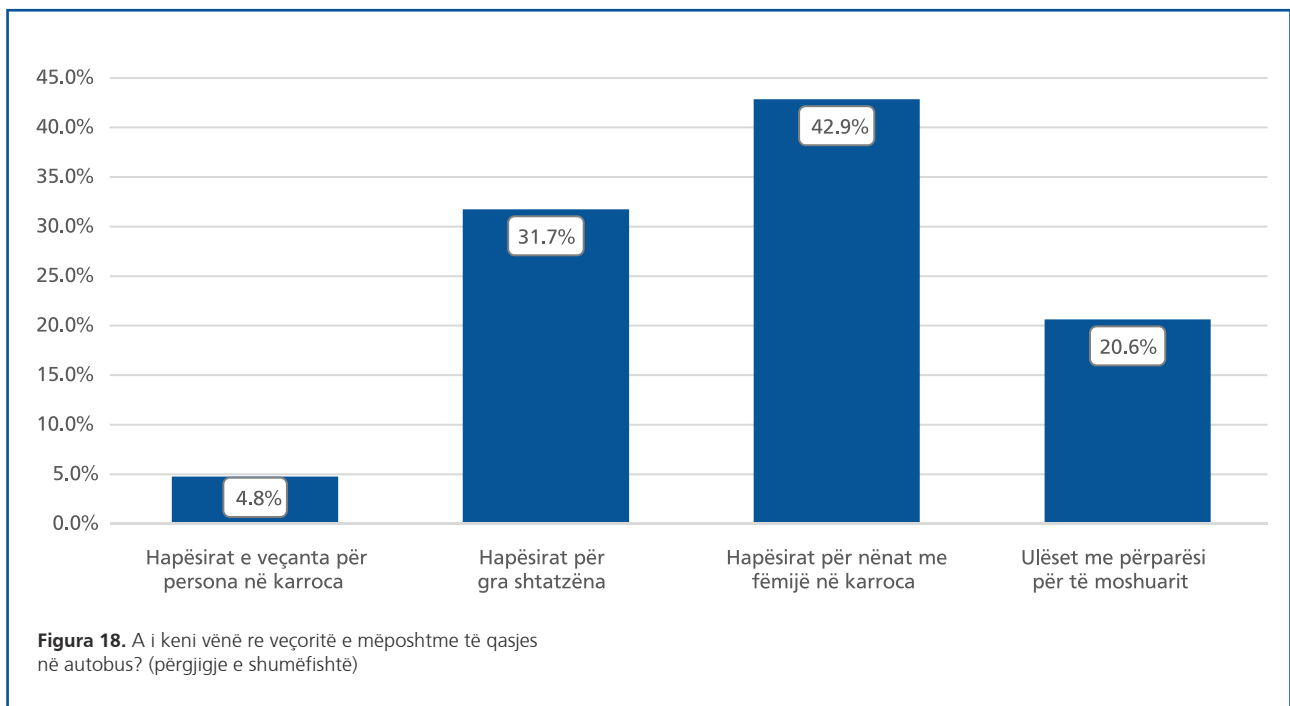
dorur shërbime taksit për të arritur në destinacionin e tyre, të ndjekur nga automjeti personal (26.1%) dhe automjeti familjar (12.5%).



## Qasja dhe Përfshirja

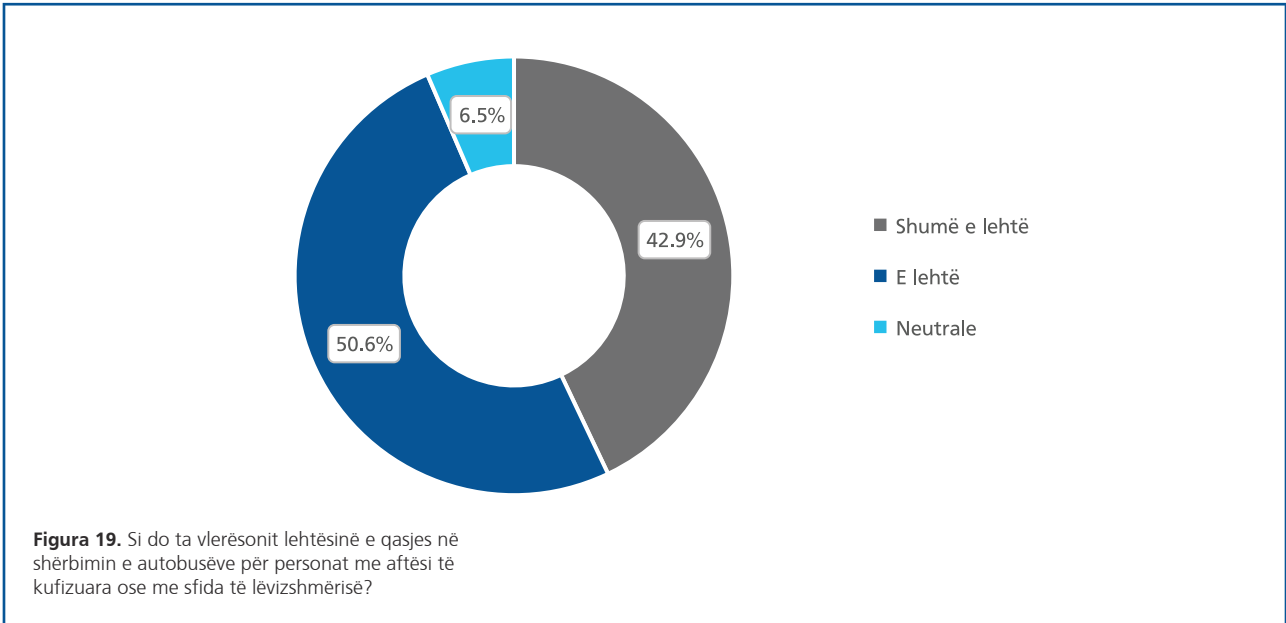
Sa i përket qasjes dhe përfshirjes, 42.9% e të anketuarve treguan se vunë re se autobusi kishte hapësira për nënat me fëmijë me karroca. Përveç kësaj, 31.7% gjithashtu vunë re se kishin vërejtur se kishte hapësira të dis-

ponueshme në autobus për gratë shtatzëna. Megjithatë, vetëm rreth 4.8% e të anketuarve pohuan se ata kanë vërejtur disponueshmërinë e hapësirave të caktuara për persona me karroca.



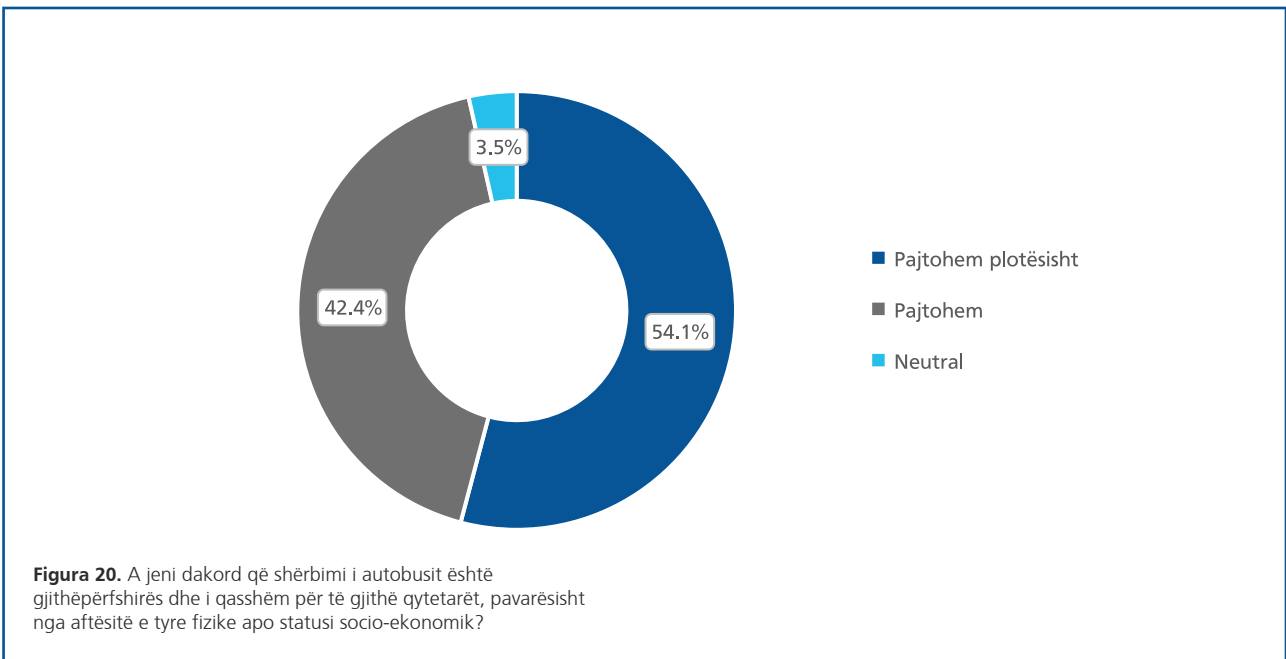
Për sa i përket lehtësisë së qasjes në shërbimet e autobusëve, një shumicë e konsiderueshme, 93.5%, e vlerësoan qasjen si "shumë të lehtë" ose "të lehtë". Kjo përgjigje dërrmuese pozitive tregon një kënaqësi të përgjithshme

me nivelin aktual të aksesit të ofruar nga shërbimet e autobusëve, duke theksuar zbatimin efektiv të masave miqësore për përdoruesit.



Së fundi, për çështjen e gjithëpërfshirjes, 96.5% e të anketuarve janë plotësisht dakord ose janë pajtuar që shërbimi i autobusit është gjithëpërfshirës dhe i qasshëm për të gjithë qytetarët, pavarësisht nga aftësia fizike apo statusi socio-ekonomik. Ky nivel i lartë konsensusi sugjeron një

perceptim të fortë publik se shërbimet e autobusëve janë projektuar duke pasur parasysh gjithëpërfshirjen, duke kontribuar pozitivisht në kënaqësinë e përgjithshme të qytetarëve.

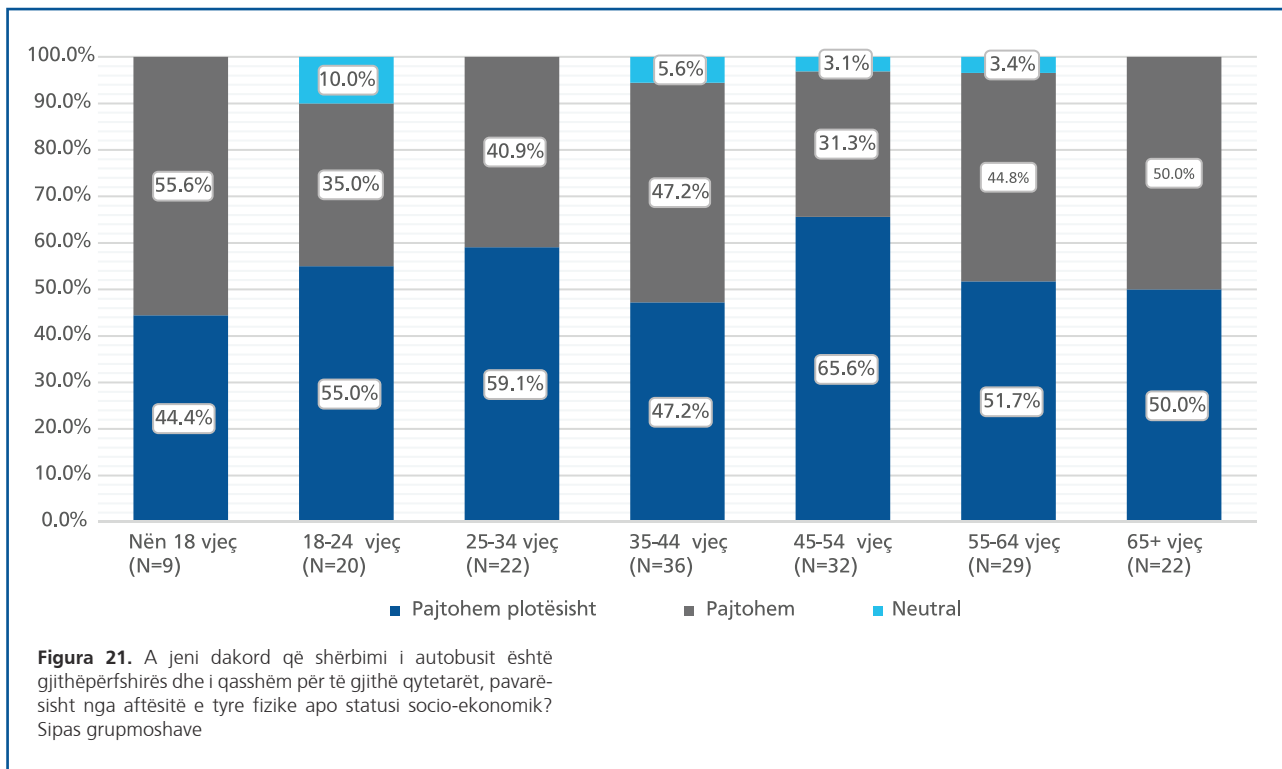


Vëzhgimi i këtij konstatimi sipas grupmoshave sjell disa dallime më të dhëna. Në mesin e të anketuarve të moshës 45-54 vjeç, (65.6%) “pajtohen plotësisht” që shërbimi i autobusit është gjithëpërfshirës. Kjo sugjeron një njohje të fortë të përpjekjeve të shërbimeve të autobusëve për të plotësuar nevojat e ndryshme të kësaj grupmoshe, të cilat mund t’i atribuohen gjasave të tyre më të mëdha për të përjetuar sfida lëvizshmërie ose për t’u kujdesur për personat në ngarkim.

Grupmosha 25-34 vjeç tregon gjithashtu mbështetje të konsiderueshme, me 59.1% që pajtohen plotësisht, duke treguar se të rriturit më të rinj të moshës së mesme vlerësojnë pozitivisht masat në fuqi. Anasjelltas, grupmosha 18-24 vjeç ka një shkallë pak më të ulët të pajtueshmërisë së plotë në 55.0%, edhe pse ende mbi gjysmën, duke nënkuptuar se të rriturit e rinj janë më pak të sigurt në përfshirjen e shërbimeve, gjë që mund të ndikohet nga ekspozimi më i madh i tyre ndaj autobusëve të tjerë, shërbime në qytete/vende të tjera dhe për këtë arsye niveli i krahasimit mund të ishte ngritur.

Interesante, midis atyre të moshës 55-64 vjeç, 51.7% u pajtuan plotësisht dhe një përqindje e ngjashme (44.8%) gjithashtu u pajtuan, duke treguar një njohje të fortë të shërbimeve, por ende duke reflektuar një numër të dukshëm që mund të perceptojnë hapësirë për përmirësim.

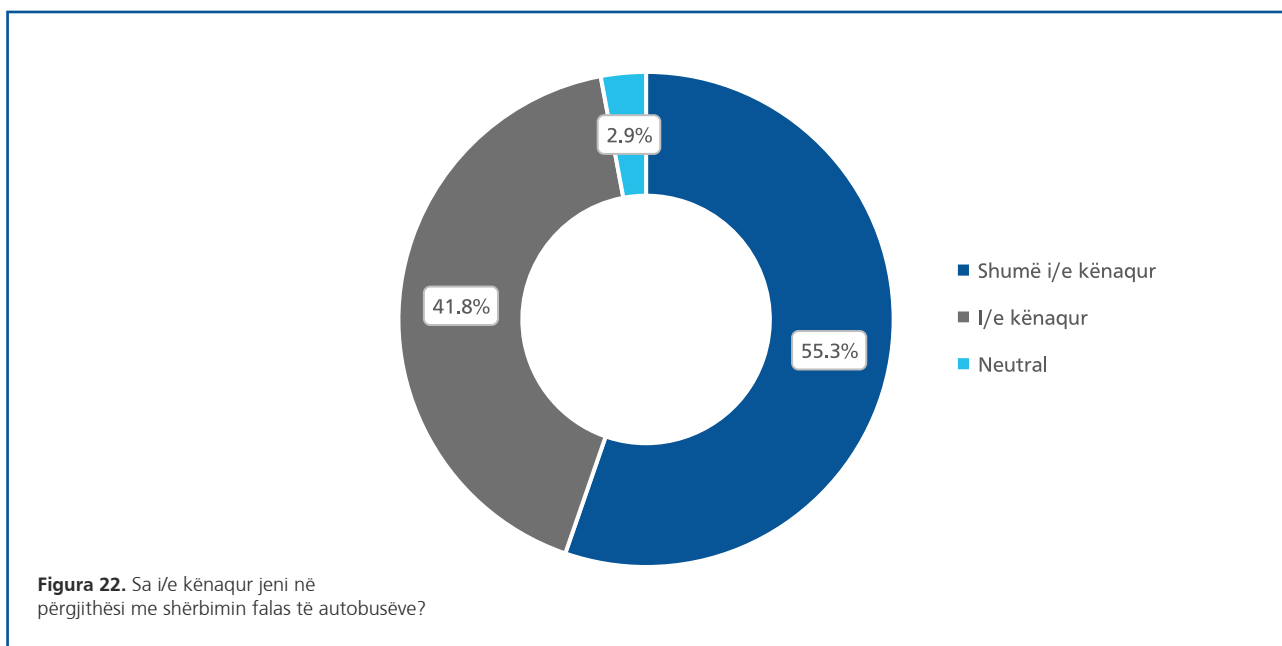
Në kategorinë 65+, gjysma e të anketuarve janë pajtuar plotësisht, ndërsa gjysma tjetër janë shprehur se pajtohen. Kjo tregon se ndërkohë që ka një nivel të mirë kënaqësie midis të rriturve të moshuar, mund të ketë shqetësime ose nuanca specifike në përvojën e tyre që nuk përfshihen plotësisht nga përgjigjet pozitive.



## Niveli i përgjithshëm i kënaqësisë

Rezultatet e anketës nxjerrin në pah një pritje shumë pozitive në lidhje me shërbimin falas të autobusëve nga të anketuarit. Konkretisht, 55.3% raportuan se ishin “shumë të kënaqur”, ndërsa një shtesë prej 41.8% shprehën kënaqësi të përgjithshme, duke rezultuar në një normë kumulative të kënaqësisë prej 97.1%. Kjo tregon se shumica dërrmuese e përdoruesve kanë një pamje të favorshme për shërbimin.

aqësi të përgjithshme, duke rezultuar në një normë kumulative të kënaqësisë prej 97.1%. Kjo tregon se shumica dërrmuese e përdoruesve kanë një pamje të favorshme për shërbimin.



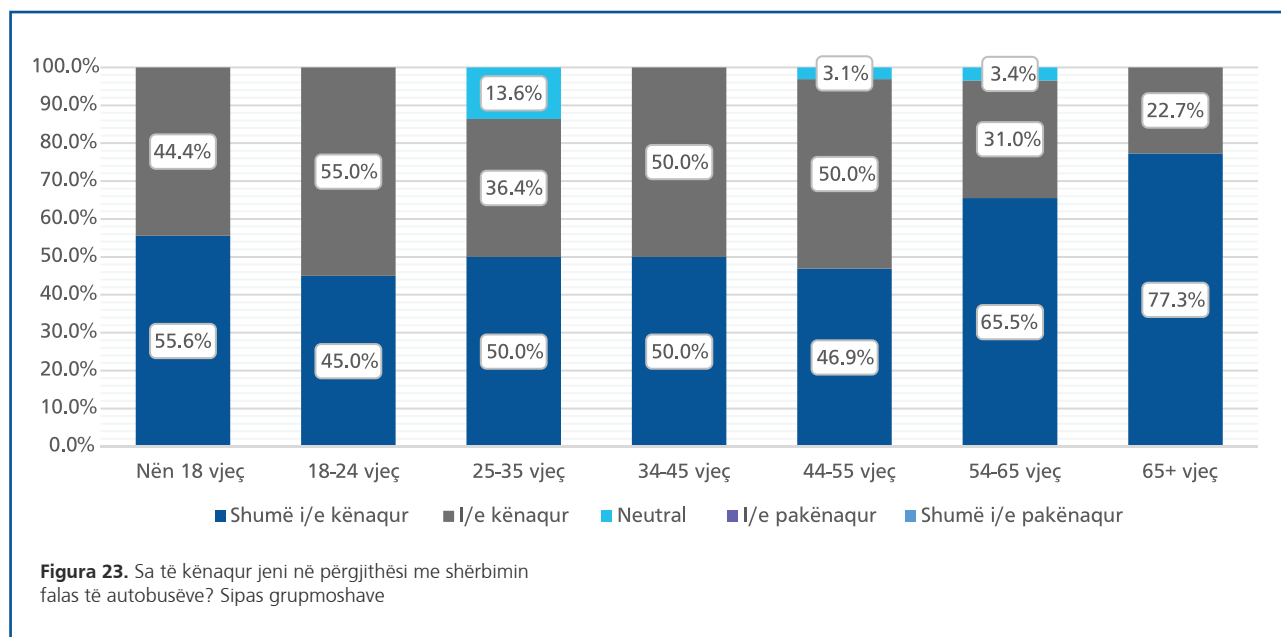


Në mesin e të anketuarve nën 18 vjeç, 55.6% u shprehën "shumë të kënaqur", ndërsa një shtesë prej 44.4% raportuan se ishin "të kënaqur". Ky perceptim pozitiv vazhdon në grupmoshën 18-24 vjeç, ku 45% janë "shumë të kënaqur" dhe 55% janë "të kënaqur".

Megjithatë, kënaqësia bie pak në grupmoshën 25-34 vjeç, me vetëm 50% që ndihen "shumë të kënaqur" dhe një 13.6% e dukshme që raportojnë vlerësim neutral. Në grupmoshën 35-44 vjeç, kënaqësia mbetet e balancuar në 50% si për "shumë të kënaqur" dhe "të kënaqur". Grup-

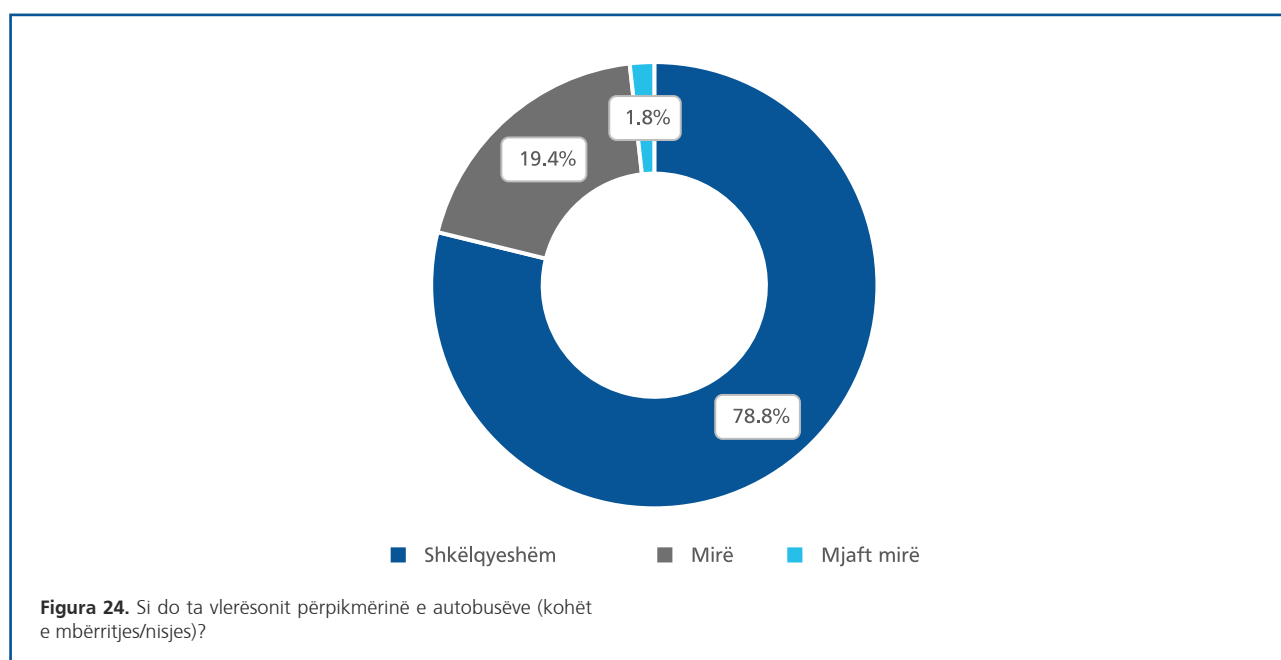
mosha 45-54 vjeç shfaq një trend të ngjashëm, me 46,9% "shumë të kënaqur" dhe 50% "të kënaqur".

Me rritjen e moshës së të anketuarve, kënaqësia rritet ndjeshëm, ku 65.5% e atyre të moshës 55-64 vjeç tregojnë se janë "shumë të kënaqur" dhe niveli më i lartë i kënaqësisë gjendet në kategorinë 65 vjeç e lart, ku 77.3% raportuan se ishin "shumë të kënaqur". Në përgjithësi, ndërsa kënaqësia është përgjithësisht e lartë në të gjitha grupmoshat, të anketuarit më të vjetër shfaqin qëndrimet më të favorshme ndaj shërbimit, duke sugjeruar se përmirësimet mund të jenë të dobishme për demografitë më të rinj për të përmirësuar përvojat e tyre.



Kur bëhet fjalë për përpikmërinë e autobusëve, 78.8% e vlerësuan atë si "të shkëlqyer" dhe 19.4% e konsideruan "të mirë". Vetëm një pjesë e vogël (1.8%) e konsid-

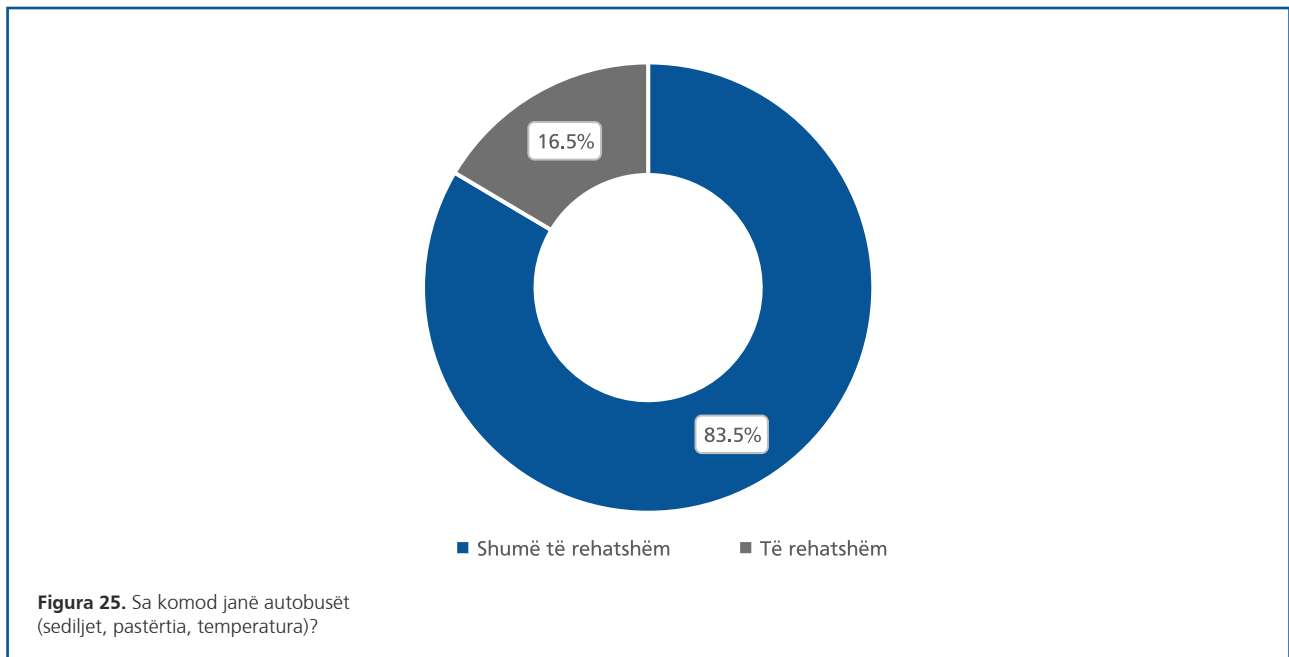
eroi shërbimin "të drejtë", duke theksuar një perceptim të fortë të besueshmërisë në drejtim të orareve të autobusëve.



Shoferi i autobusit gjatë intervistës është shprehur gjithashtu i kënaqur me përvojën e përgjithshme të udhëtimit, duke thënë se nuk ka pasur probleme me orarin dhe në vazhdimësi i janë përmbajtur orarit. Duke u bazuar në përvojën 42-vjeçare të përvojës së punës si shofer, shoferi theksoi përpikmërinë e shërbimit të tyre. Duke cituar:

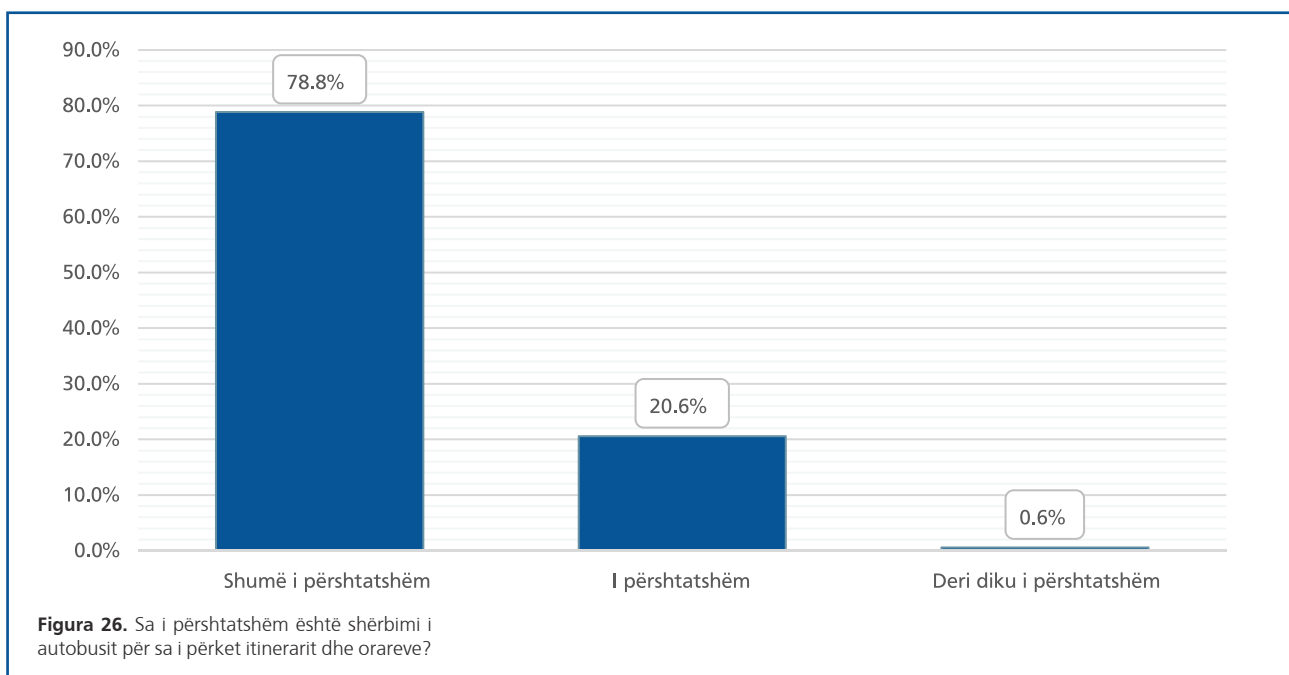
***“Ne jemi gjithmonë në kohë. Në përvojën time 42 vjeçare, ne kurrë nuk kemi pasur linja më të përpikta se kjo.” (Intervistë me shoferin e autobusit).***

Për sa i përket komoditetit, anketa tregon se 83.5% e të anketuarve i kanë vlerësuar autobusët “shumë komod”, ndërsa 16.5% i kanë vlerësuar si “të rehatshëm”. Kjo sugjeron që jo vetëm shërbimi i autobusit është i përpiktë, por gjithashtu ofron një përvojë të këndshme udhëtimi për përdoruesit e tij.



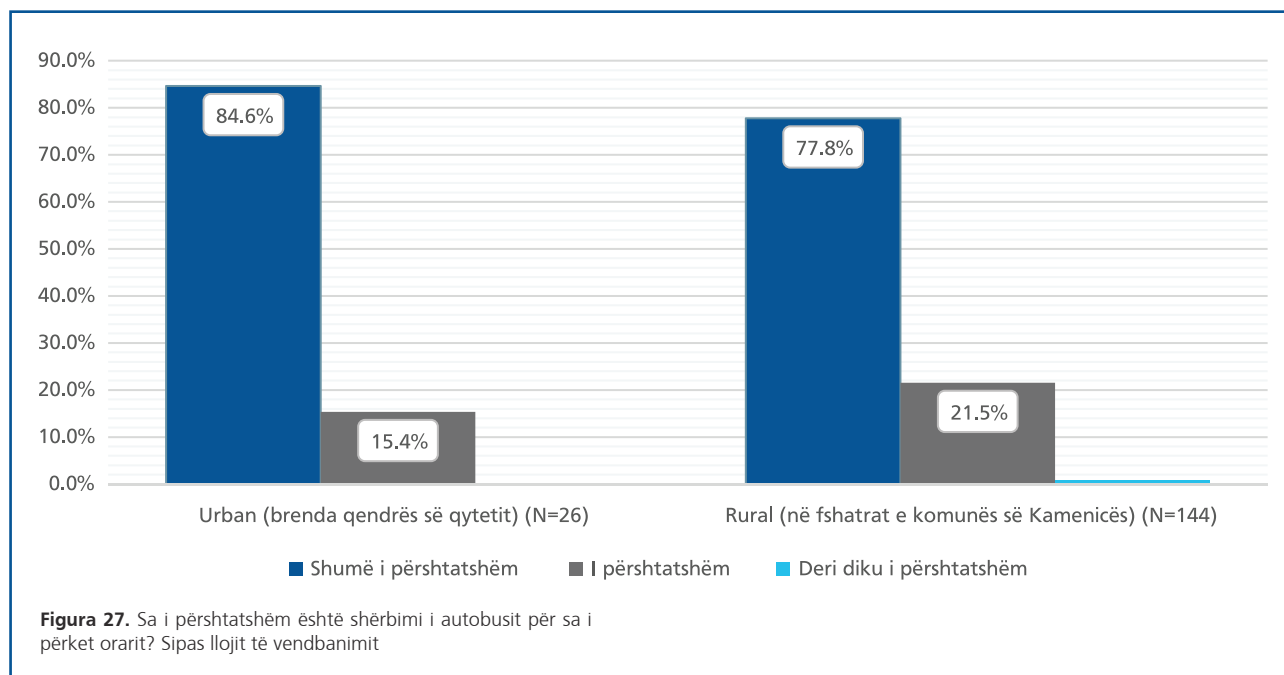
Lidhur me përshtatshmërinë e shërbimit të autobusit për sa i përket linjave dhe orareve, 78.8% e të anketuarve e vlerësuan atë si “shumë të përshtatshëm”, me 20.6% të anketuar që e konsiderojnë “të përshtatshëm”. Vetëm një

i anketuar e vlerësoi atë “disi të përshtatshme”. Kjo përforcon idenë se shërbimi i autobusit përmbush në mënyrë efektive nevojat e përdoruesve të tij.



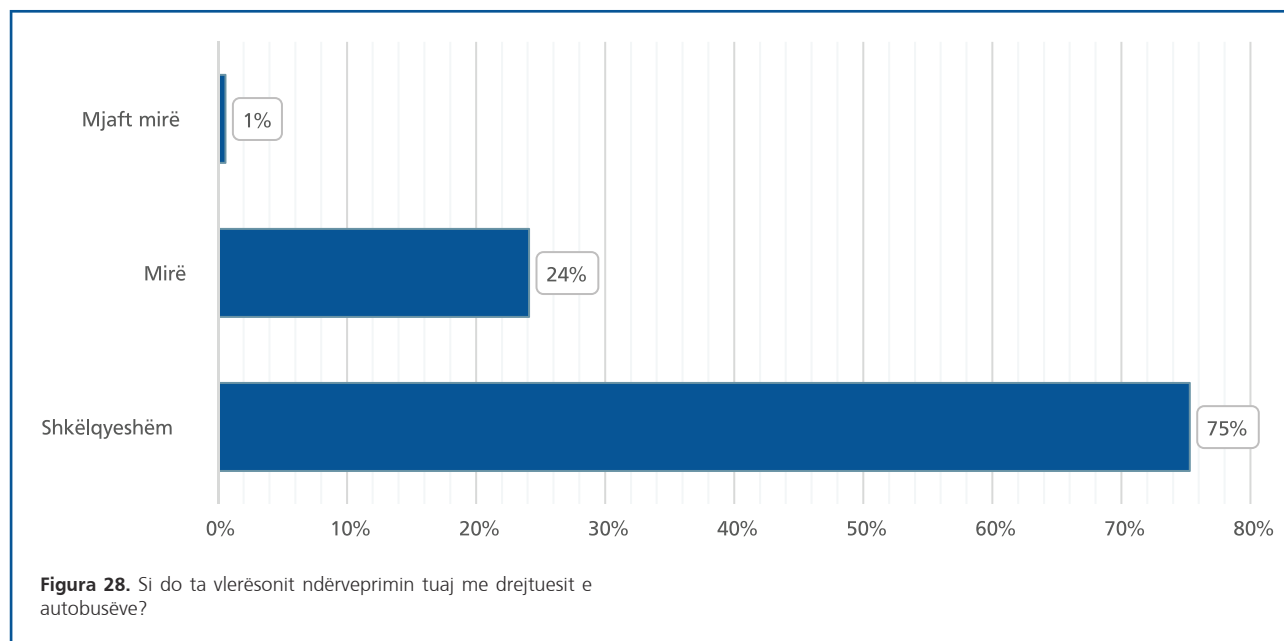
Kur zbërthehet sipas llojit të vendbanimit, 84.6% e të anketuarve urbanë e vlerësuan atë si “shumë të përshtatshëm”, ndërsa 77.8% e të anketuarve rurale e vlerësuan njësoj. Për më tepër, një përqindje më e lartë e të anketuarve ruralë (21.5%) e gjetën shërbimin “të përshtatshëm”, krahasuar me 15.4% të të anketuarve urbanë. Të dhënat pasqyrojnë se përdoruesit urbanë dhe ruralë në

përgjithësi e perceptojnë shërbimin e autobusit si të përshtatshëm, me të anketuarit urbanë pak më të favorshëm. Megjithatë, përqindja më e lartë e përdoruesve ruralë që e shohin shërbimin “të përshtatshëm” sugjeron se ata mund të vlerësojnë më shumë opsionet e disponueshme, ndoshta për shkak të një game më të kufizuar të zgjedhjeve të transportit në zonat rurale.



Së fundi, ndërveprimet me drejtuesit e autobusëve u vlerësuan gjithashtu pozitivisht, ku 75.3% e të anketuarve i përshkruan përvojat e tyre si “të shkëlqyera” dhe

24.1% si “të mira”. Një reagim i tillë i favorshëm nënvizon rëndësinë e profesionalizmit të shoferit dhe cilësinë e përgjithshme të shërbimit ndaj klientit.



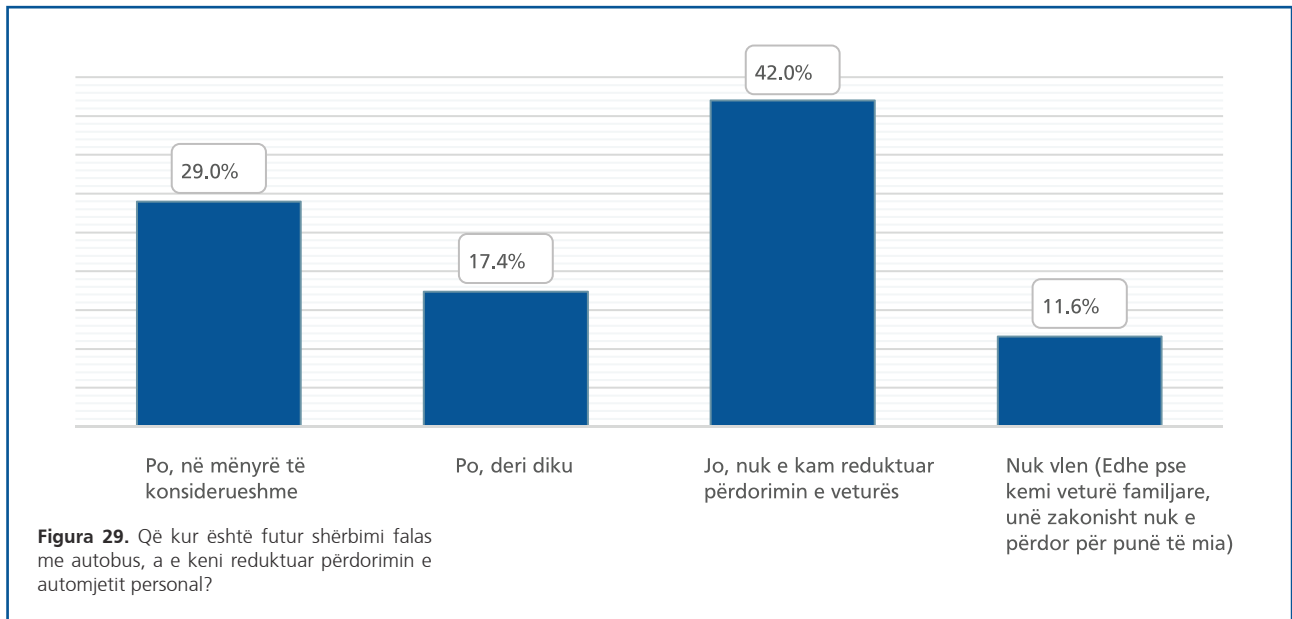
Të njëjtin mendim këtu ndanë edhe gjetjet e të dhënave cilësore, veçanërisht intervista me shoferin e autobusit. Ai pohoi gjithashtu se ndërveprimi me pasagjerët ka qenë i këndshëm, ku ata duken të kënaqur me shërbimin, duke vlerësuar lehtësimin financiar që ofron. Duke cituar:

**“Deri më tani nuk kemi vërejtur ndonjë sfidë të madhe në zbatimin e kësaj iniciative. Pasagjerët e kanë të lehtë të hyjnë në autobus; vlerësojnë edhe iniciativën” (Intervistë me shoferin e autobusit).**

## Ndikimet në mjedis

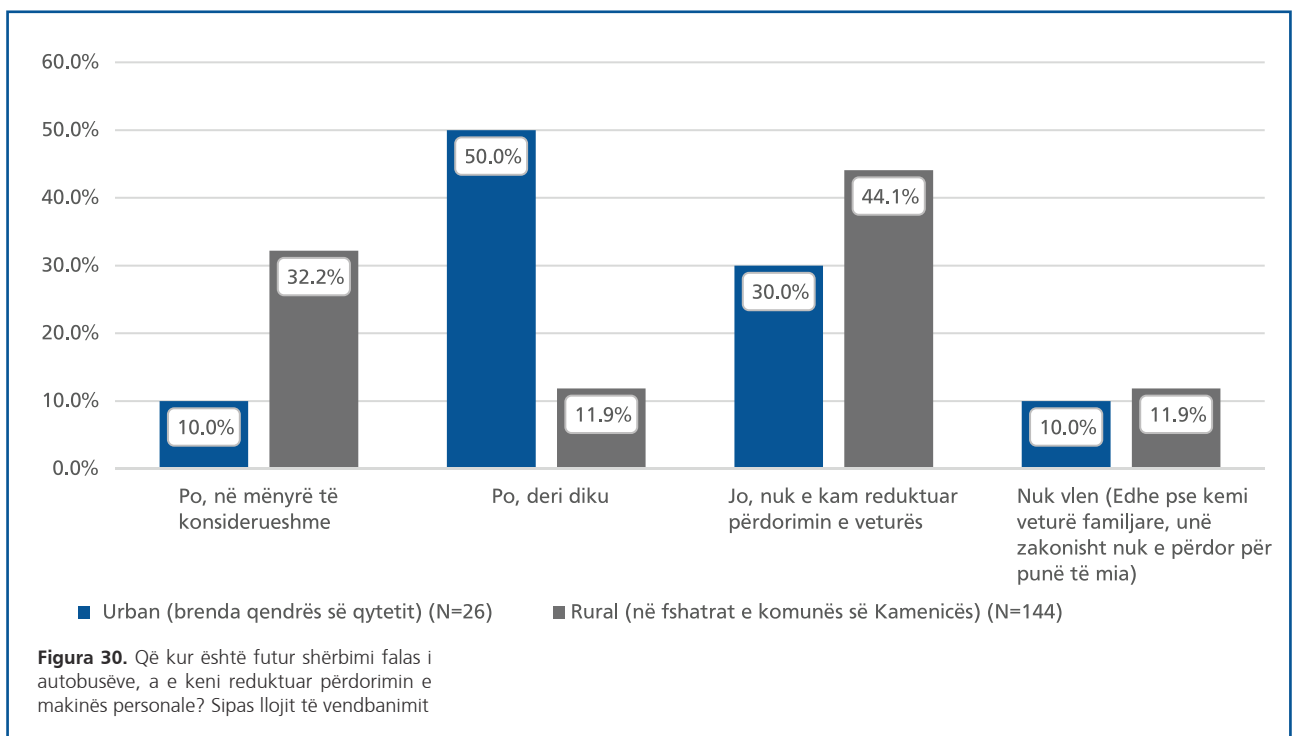
Gjetjet nga analiza e ndikimeve mjedisore ndikojnë në njohuri të rëndësishme në modelet e sjelljes dhe qëndrimet e të anketuarve në lidhje me përdorimin e transportit publik pas futjes së shërbimeve falas të autobusëve. Kur u pyetën nëse përdorimi i automjeteve të tyre personale ishte ulur që nga fillimi i nismës së autobusëve (N=69 – nga ata që deklaruan se kishin një veturë personale ose kishin një veturë familjare), 29% e të anketuarve treguan

një ulje të ndjeshme dhe një grup prej 17.4% raportuan një rënie të moderuar. Megjithatë, një pjesë më e madhe, 42%, deklaruan se nuk e kishin reduktuar përdorimin e veturës, duke sugjeruar se për shumë, disponueshmëria e transportit publik falas nuk ka zëvendësuar komoditetin e automjeteve personale. Një përqindje më e vogël, 11.6%, treguan se zakonisht nuk e përdornin veturën e tyre familjare për nevoja personale.



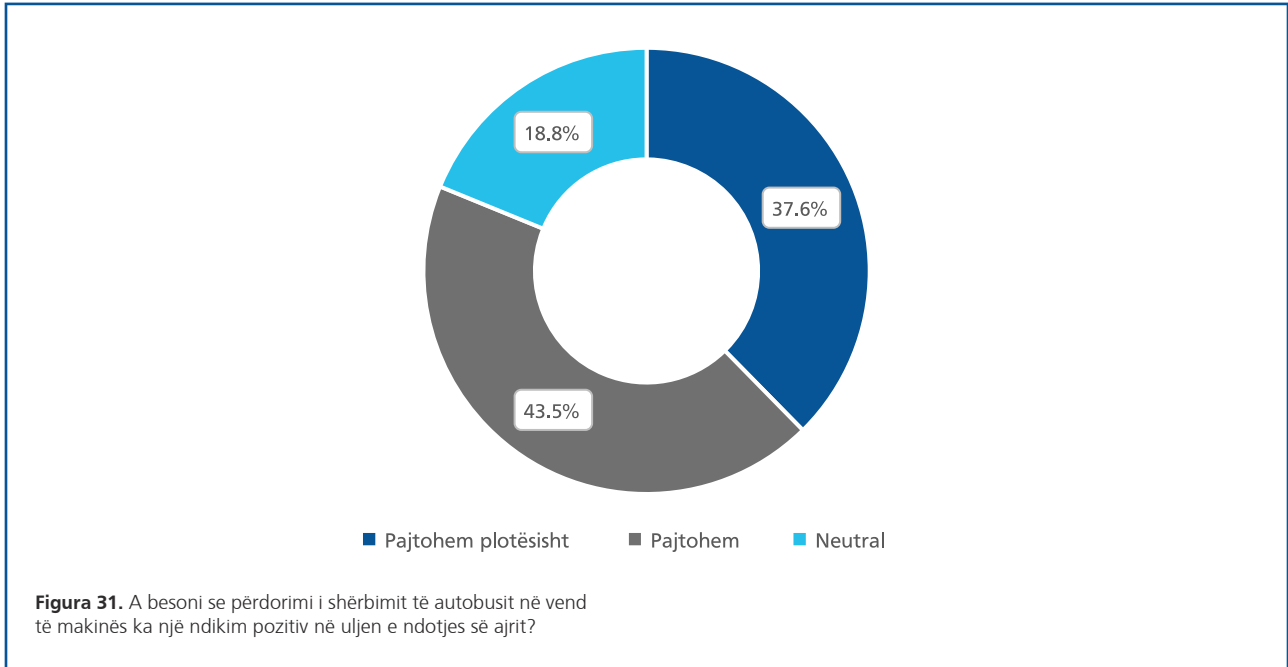
Një përqindje më e lartë e të anketuarve në zonat rurale (32.2%) raportuan ulje të ndjeshme të përdorimit të veturave personale që nga fillimi i shërbimit falas të autobusëve, krahasuar me vetëm 10% të të anketuarve ur-

banë. Kjo sugjeron që zonat rurale, me më pak alternativa transporti, mund ta shohin shërbimin e autobusit më tërheqës.



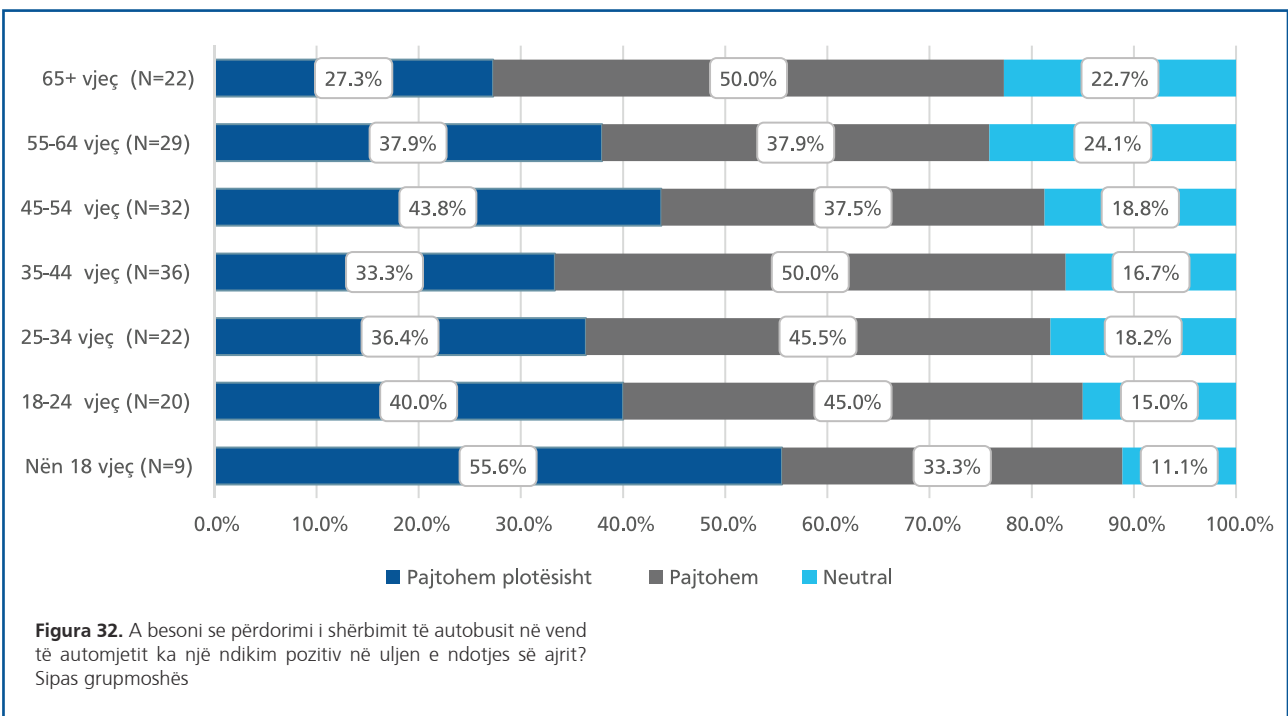
Lidhur me perceptimin e ndotjes së ajrit dhe lidhjen e saj me përdorimin e shërbimit të autobusëve kundrejt përdorimit të makinës, shumica e të anketuarve kanë pikëpamje të favorshme për përfitimet e shërbimeve të

autobusëve. Koncretisht, 43.5% u pajtuan se përdorimi i autobusit në vend të një makine është i dobishëm në uljen e ndotjes së ajrit dhe 37.6% ishin u pajtuan plotësisht. Vetëm 18.8% mbetën neutral.



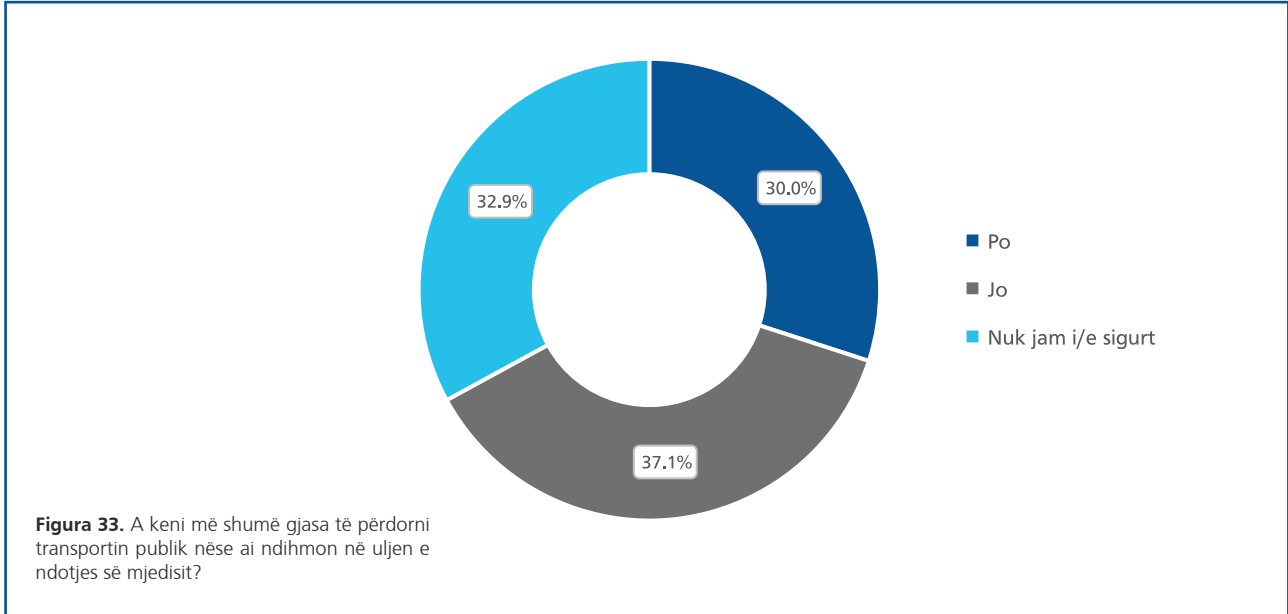
Gjetjet tregojnë se në të gjitha grupmoshat, ekziston një marrëveshje e fortë se përdorimi i shërbimit të autobusit në vend të një automjeti personal kontribuon në uljen e ndotjes së ajrit. Niveli më i lartë i pajtueshmërisë vërehet te të anketuarit nën 18 vjeç (55.6%), ndërsa ata të moshës

65+ tregojnë më të ulët të pajtueshmërisë me 27.3%. Pajtueshmëria bindje të fortë është më e zakonshme në grupin 65+ (50%), ndërsa grupmosha 25-34 ka pajtueshmërinë më të lartë të moderuar (45.5%).



Të anketuarit u pyetën gjithashtu nëse do të kishin më shumë gjasa të përdornin transportin publik nëse ai do të kontribuonte në uljen e ndotjes së ajrit. Është interesante se opinionet ishin disi të ndara: 30% u përgjigjën pozitivisht, ndërsa 37.1% shprehën dyshime për një ndryshim

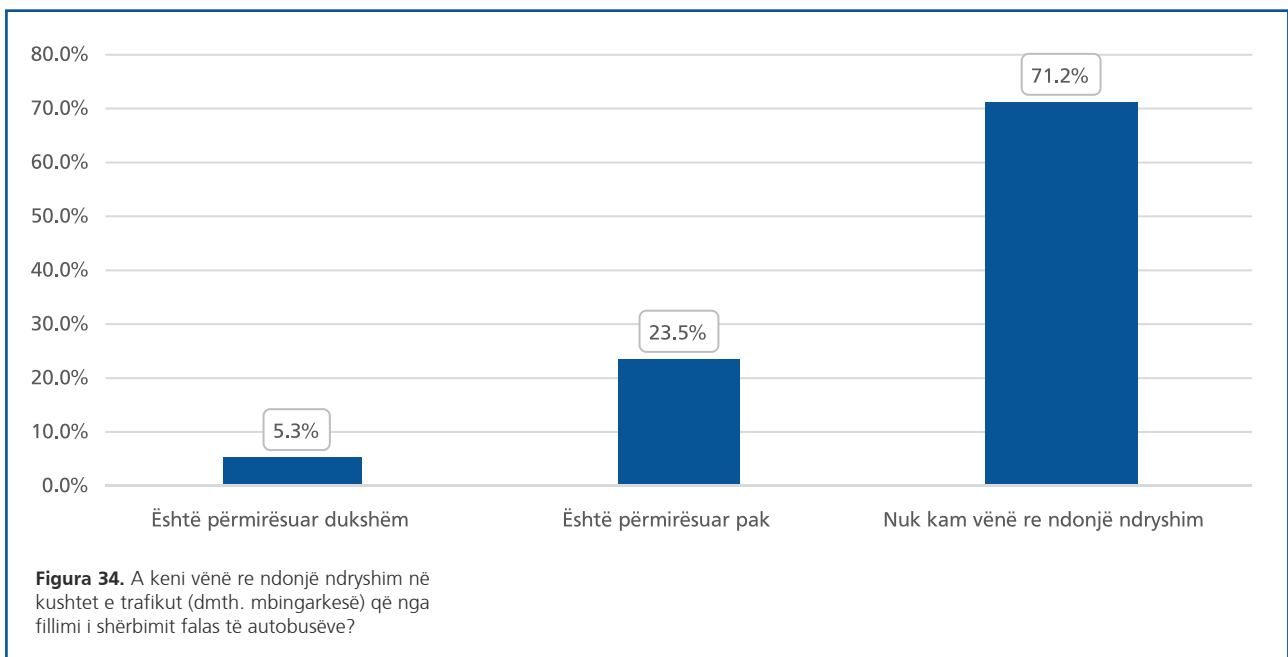
të tillë dhe 32.9% ishin të pasigurt. Kjo pasiguri nxjerr në pah nevojën për më shumë ndërgjegjësim për avantazhet e përdorimit të transportit publik për të lehtësuar ndotjen e mjedisit.



## Ngarkesa e trafikut

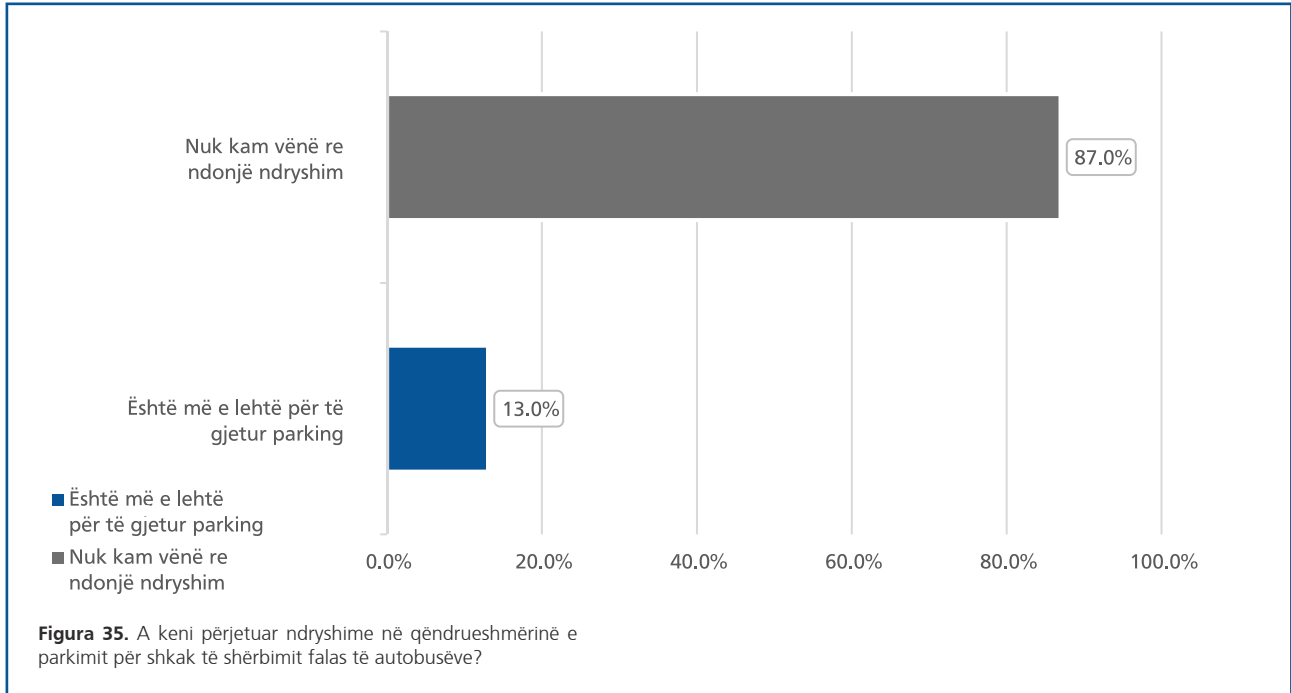
Gjetjet nga anketa tregojnë se shumica e të anketuarve (71.2%) nuk kanë vërejtur ndonjë ndryshim të rëndësishëm në kushtet e trafikut, si mbipopullimi, pas zbatimit të shërbimit me autobus. Vetëm një përqindje e vogël (5.3%) raportoi një përmirësim të dukshëm, ndërsa

23.5% u shprehën se kanë vërejtur përmirësime të lehta. Kjo sugjeron që ndërsa mund të vërehet njëfarë ndikimi pozitiv në trafik, ai nuk vërejtur gjerësisht nga shumica.



Në mënyrë të ngjashme, kur bëhet fjalë për disponueshmërinë e parkingjeve, shumica e të anketuarve (87%) që posedonin një veturë personale ose një veturë familjare (N=69), nuk kanë perceptuar ndonjë ndryshim të dukshëm. Vetëm 13% raportuan se ishte bërë më e lehtë gjetja e parkingut, duke treguar se çdo përmirësim

në këtë fushë është i kufizuar dhe jo i përhapur. Këto gjetje sugjerojnë se, pavarësisht nga prezantimi i shërbimit të autobusëve, ndikimi i përgjithshëm në bllokimin e trafikut dhe disponueshmërinë e parkimit ka qenë minimal për shumicën e të anketuarve.



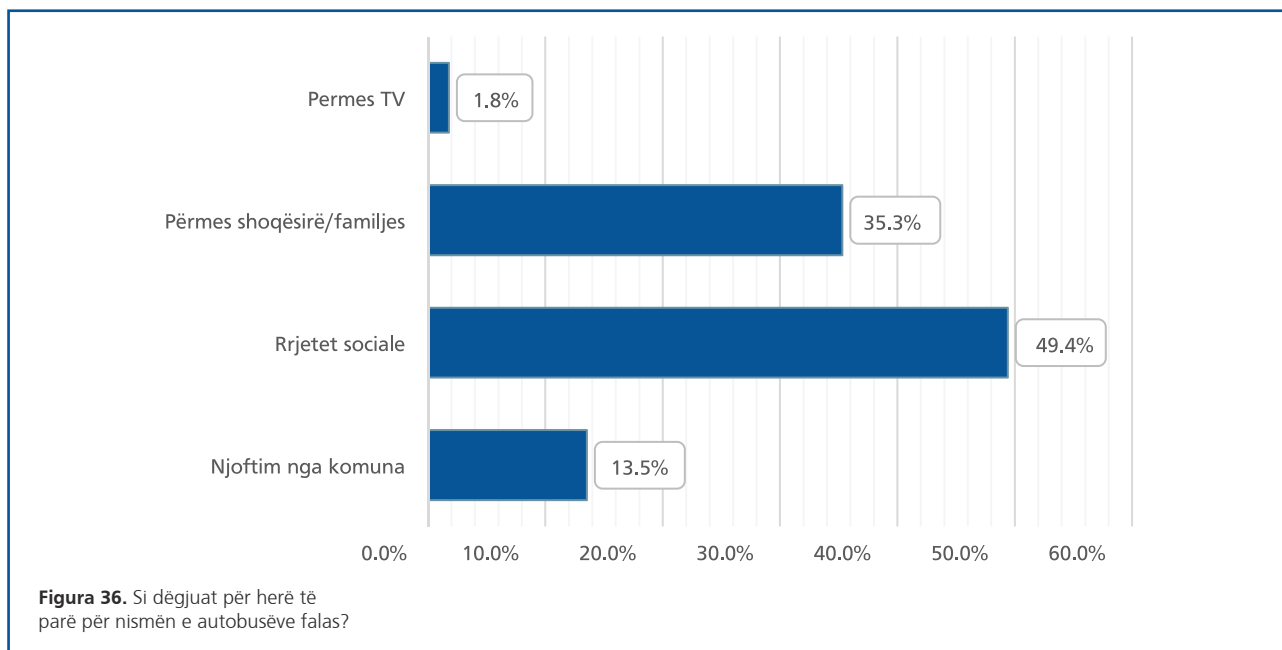
Kur u diskutua shërbimi falas në trafik dhe parkim rreth stacioneve të autobusëve, shoferi nuk identifikoi asnjë stacion autobusi si veçanërisht të mbingarkuar, duke deklaruar se vëllimi i pasagjerëve në përgjithësi është i menaxhueshëm. Ai thekësoi se mëngjeset priren të jenë të qeta, ndërsa numri më i lartë i pasagjerëve vërehet pasditeve dhe mbrëmjeve. Duke cituar:

***“Mëngjeset janë shumë të qeta dhe trafiku është mjaft i menaxhueshëm. Duke filluar nga mesi i ditës deri në natën, bllokimi i trafikut përkeqësohet pak dhe rritet edhe fluksi i pasagjerëve” (Intervistë me shoferin e autobusit).***

## Kanalet e informimit

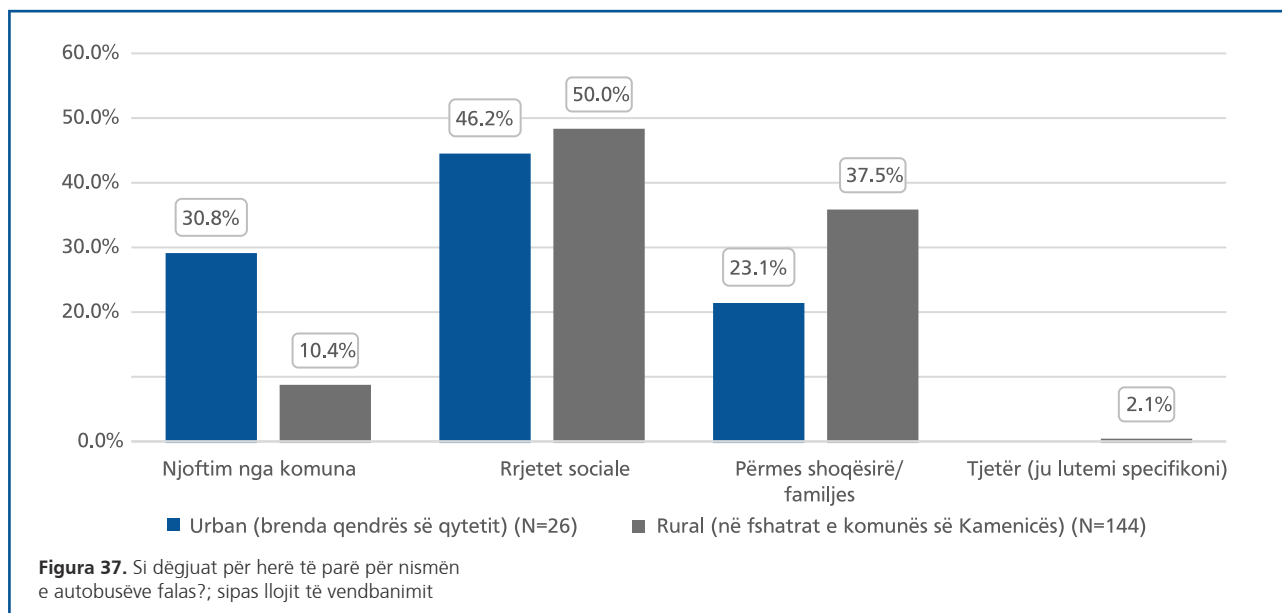
Shumica e të anketuarve (49.4%) së pari mësuar për iniciativën e autobusëve falas përmes mediave sociale, duke treguar rolin e saj të rëndësishëm në shpërndarjen e informacionit për shërbimet publike. Rrjetet sociale ia kaluan metodave tradicionale të komunikimit, duke theksuar një zhvendosje drejt platformave dixhitale si burimi kryesor i lajmeve. Një pjesë e konsiderueshme e të anketuarve (35.3%) dëgjuan për iniciativën përmes miqve ose

familjes, duke treguar rëndësinë e komunikimit gojë më gojë brenda komuniteteve. Në të kundërt, vetëm 13.5% e morën informacionin drejtpërdrejt nga njoftimet komunale dhe vetëm 1.8% e morën informacionin përmes televizionit. Kjo sugjeron që format më tradicionale të komunikimit, si njoftimet televizive dhe komunale, luajtën një rol minimal në promovimin e shërbimit.



Të dhënat tregojnë dallime të rëndësishme midis të anketuarve urbanë dhe ruralë në mënyrën se si ata mësuar fillimisht për nismën e autobusëve falas. Në zonat urbane, 30.8% e të anketuarve kanë marrë informacionin përmes njoftimeve komunale, një përqindje dukshëm më e lartë se në zonat rurale, ku vetëm 10.4% e kanë marrë informacionin në të njëjtën mënyrë. Mediat sociale mbetën burimi dominues i informacionit në të dyja mjediset, me

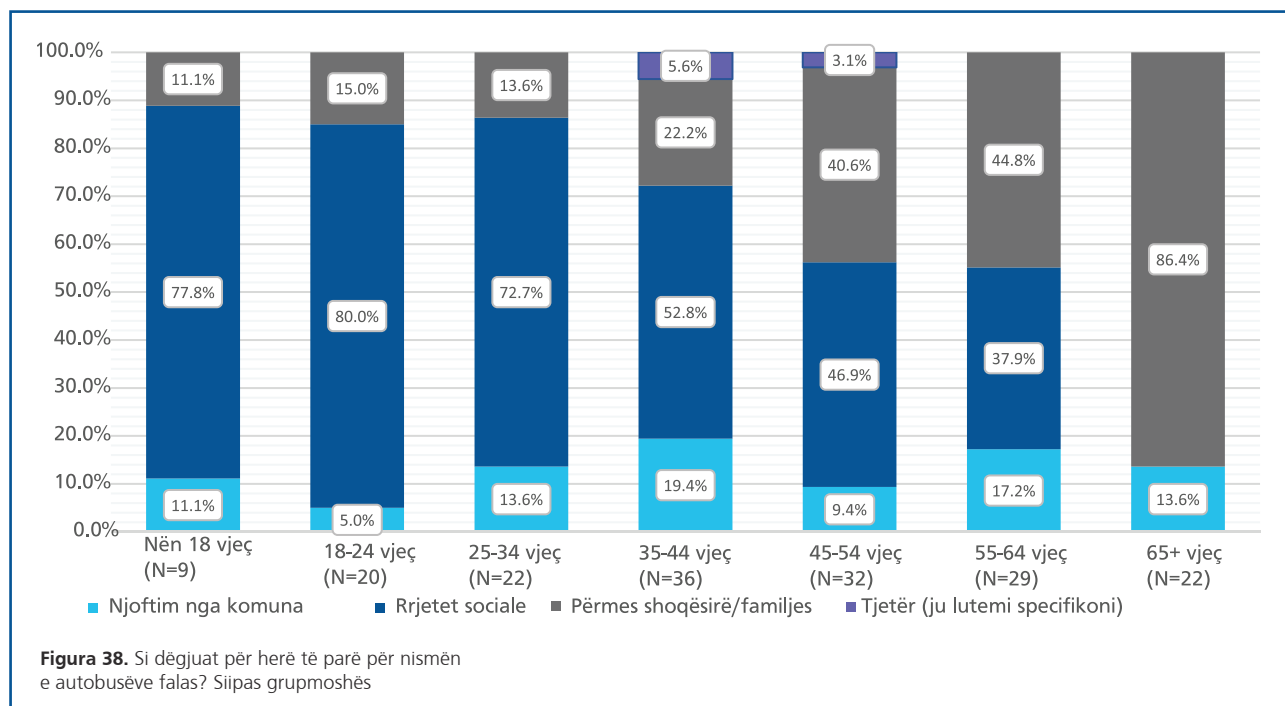
46.2% e të anketuarve urbanë dhe 50% të të anketuarve ruralë që mësuar për iniciativën në këtë mënyrë. Megjithatë, informacionet përmes shoqërisë/familjes luajtën një rol më të madh në zonat rurale (37.5%) krahasuar me zonat urbane (23.1%). Veçanërisht, televizioni ishte një burim i vogël informacioni, i përmendur vetëm nga të anketuarit nga zonat rurale (2.1%).





Sa i përket grupmoshave, grupmosha më e re (nën 18 vjeç) kryesisht e ka mësuar përmes mediave sociale (77.8%), ndërsa njoftimi zyrtar i komunës ka luajtur një rol të vogël (11.1%). Në mënyrë të ngjashme, mediat sociale mbesin burimi dominues për moshat 18-24 (80%) dhe 25-34 (72.7%), megjithëse një përqindje e vogël në këto grupmosha dëgjuan për iniciativën edhe nga familja ose miqtë (15% dhe 13.6% respektivisht).

Me rritjen e moshës, mbështetja në mediat sociale zvogëlohet, me qytetarët e moshës 35-44 dhe 45-54 vjeç që dëgjojnë më shumë përmes shoqërisë/familjes (përkatësisht 22.2% dhe 40.6%) dhe njoftimeve komunale (19.4% dhe 9.4%). Të anketuarit më të vjetër, veçanërisht ata të moshës 65+, mësuan në masë të madhe për iniciativën përmes familjes dhe miqve (86.4%) dhe askush në këtë grup nuk citonte mediat sociale si burim informacioni. Interesante, televizioni u përdor vetëm minimalisht si burim informacioni për të gjitha grupmoshat.



## Gatishmëria për të paguar

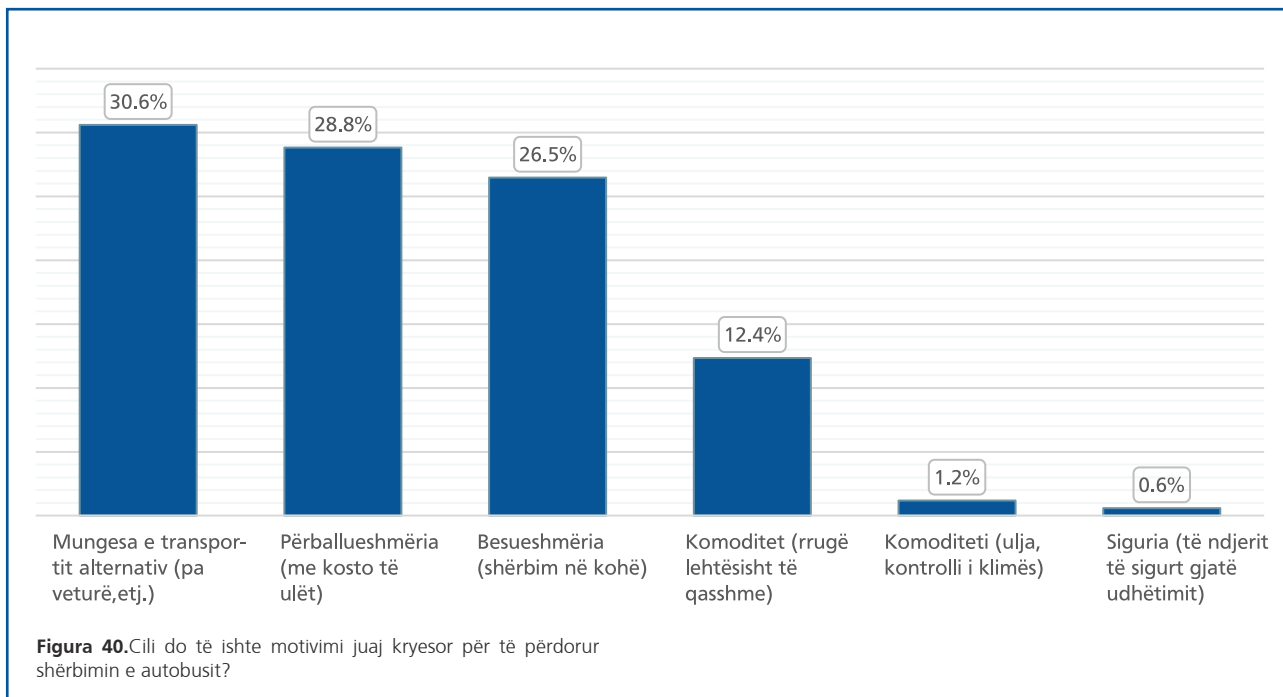
Shuma mesatare që të anketuarit ishin në gjendje dhe të gatshëm të paguanin për shërbimin e autobusit nëse linja e autobusit fillonte rregullisht, ishte 0.56 EUR. Shifra pasqyron përbalueshmërinë dhe vlerën e perceptuar të shërbimit, duke balancuar kapacitetin financiar të të anketuarve dhe mbështetjen e tyre në transportin publik.

Vullneti për të paguar për shërbimin e autobusit është 0.56 EUR mesatarisht

**Figura 39.** Nëse shërbimi falas i autobusit do të vazhdonte si shërbim me pagesë, sa do të ishit të gatshëm të paguanit për të?

Analiza e motiveve kryesore të të anketuarve për përdorimin e shërbimit të autobusit zbulon disa faktorë kyç. Arsyja më e përmendur ishte mungesa e transportit alternativ, me 30.6% të të anketuarve që treguan nuk posedojnë veturë, duke e bërë autobusin një domosdoshmëri. Përbalueshmëria ishte gjithashtu një motivues i rëndësishëm, me 28.8% të të anketuarve që zgjedhën shërbimin për shkak të kostos së tij të ulët, duke theksuar rëndësinë e mbajtjes së opsioneve të transportit publik të përbalueshëm për popullatën. Besueshmëria, me 26.5% të të anketuarve që i japin përparësi shërbimit në kohë dhe të qëndrueshëm, ishte një tjetër faktor kryesor pas nevojës për transport publik të besueshëm.

Ndërkohë, komoditeti, i përkufizuar si qasja e lehtë në rrugë, motivoi 12.4% të përdoruesve. Kjo tregon se afërsia e linjave të autobusëve me zonat e banuara është një faktor kyç që ndikon në përdorimin e transportit publik. Megjithatë, faktorë të tillë si komoditeti - veçanërisht ulja dhe kontrolli i klimës - u përmendën vetëm nga 1.2% e të anketuarve, duke treguar se pajisje të tilla janë më pak kritike për shumicën e përdoruesve. Së fundi, siguria ishte motivuesi më pak i përzgjedhur, me vetëm 0.6% të të anketuarve që shprehën se ndjenja e sigurisë gjatë udhëtimeve të tyre ishte një motiv kryesor për të udhëtuar me autobus.

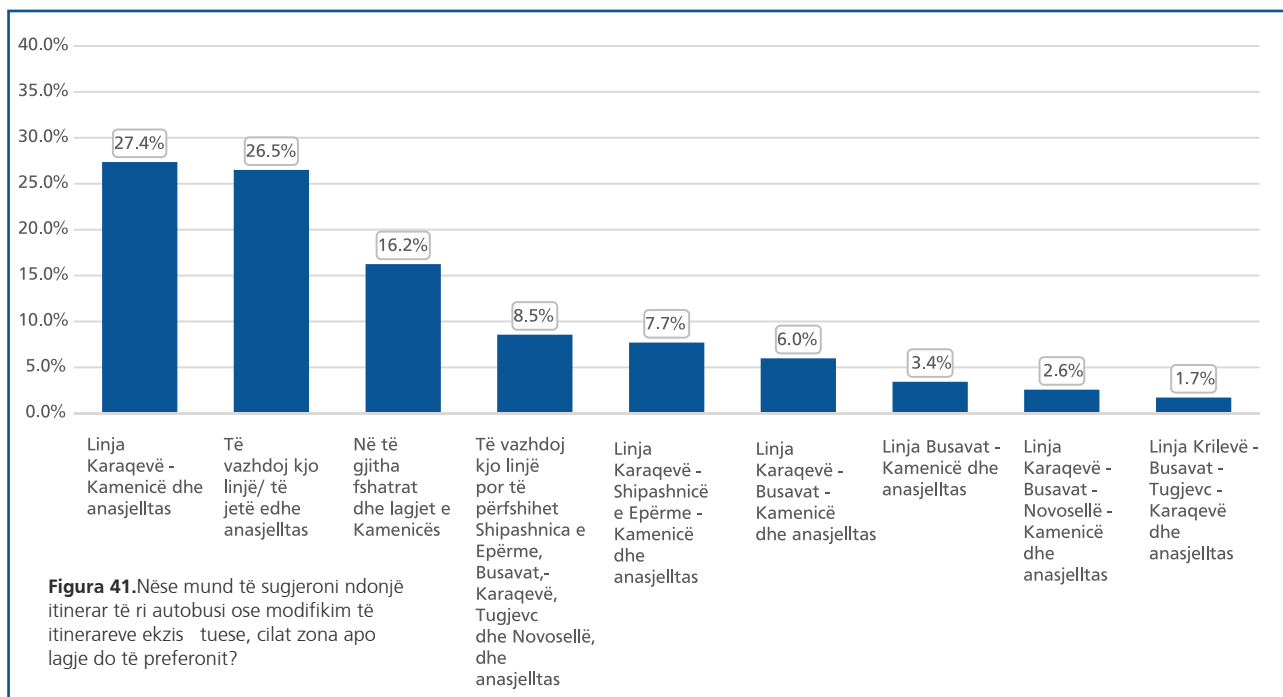


## Linjat e preferuara të autobusëve dhe dixhitalizimi i shërbimit

Grupi i fundit i pyetjeve ka të bëjë me linjat e preferuara të autobusëve të të anketuarve dhe shkallën në të cilën ata do të preferonin që informacioni të dixhitalizohej.

Për sa i përket preferencave të rrugës, 27.4% e të anketuarve shprehën dëshirën për vazhdimin e linjës Karaqevë-Kamenicë, ndërsa 26.5% kërkuan që linja ekzistuese të funksionojë në të dy drejtimet. Një pjesë e konsiderueshme (16.2%) kërkuan që shërbimi të zgjerohet për të mbuluar të gjitha fshatrat dhe lagjet bren-

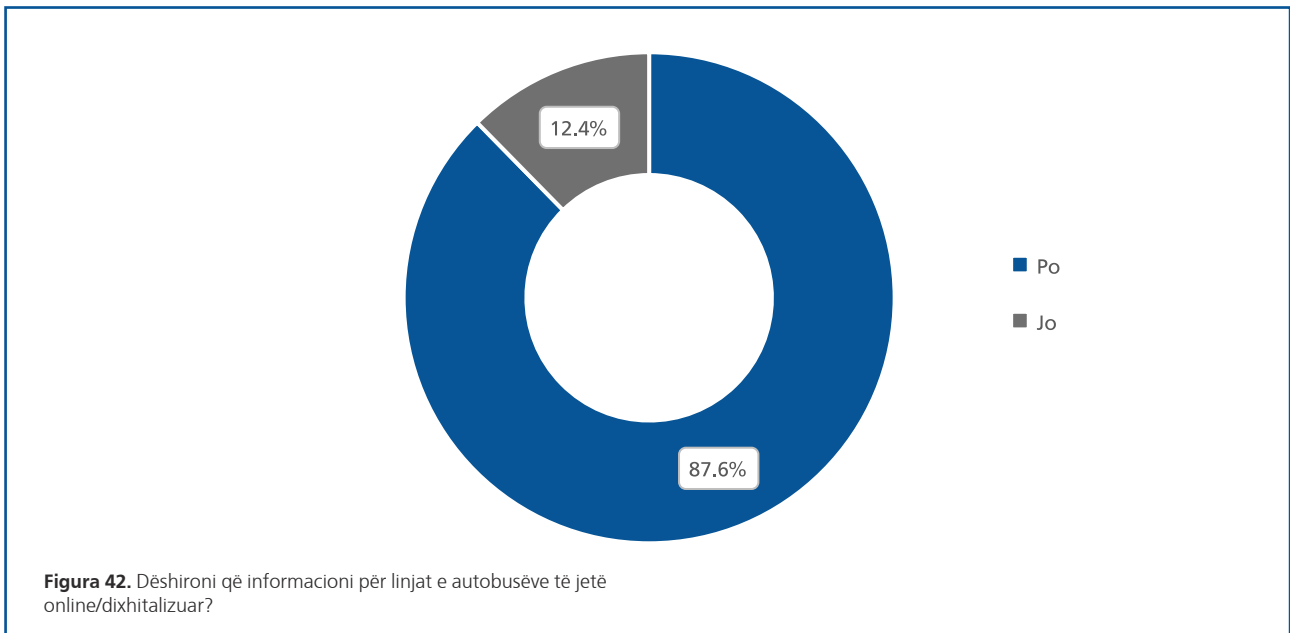
da Kamenicës, duke sugjeruar një kërkesë për mbulim më të gjerë gjeografik. Rrugët e tjera specifike, si Karaqevë-Busavat-Kamenicë dhe Karaqevë-Shipashnicë e Epërme-Kamenicë, u përmendën gjithashtu nga grupe më të vogla, duke treguar një preferencë të qartë për qasjet zgjeruar në zona më të largëta. Përgjigjet me “nuk e di” apo “preferoj të mos përgjigjem” nuk janë konsideruar në analizë, duke rezultuar në një mostër prej 117 respondentëve.



Në këtë shënim, shoferi i autobusit propozoi gjithashtu futjen e linjave të kundërta për të përmirësuar lidhjen me fshatrat përreth dhe zgjatjen e orëve të shërbimit përtej orës 17:00 për të akomoduar më mirë nevojat e pasagjerëve. Duke cituar:

***“Linja e autobusit është e mirë, por unë propozoj të ketë një itinerar të kundërt për në këto fshatra, si dhe në fshatrat e tjerë, jo vetëm atë që kemi aktualisht. Gjithashtu, orari duhet të ndryshohet për të ecur më vonë, duke zgjatur orët përtej vetëm 5. ora :00 pasdite.” (Intervistë me shoferin e autobusit).***

Kur u pyetën për shërbimet dixhitale, një shumicë dërrmuese e të anketuarve (87.6%) mbështetën idenë e bërjes së informacionit të linjave të autobusëve të disponueshëm në internet, duke sinjalizuar një kërkesë të fortë për informacion të qasshëm dhe të dixhitalizuar për transportin publik. Për më tepër, pothuajse të gjithë të anketuarit (98.8%) shprehën dëshirën për instalimin e ekraneve dixhitale të stacioneve të autobusit, duke reflektuar një preferencë të qartë për zgjidhje moderne, të drejtuara nga teknologjia për të përmirësuar përvojën e tyre të udhëtimit. Vetëm një pakicë e vogël ishte kundër një dixhitalizimi të tillë, me 12.4% kundër informacionit online dhe 1.2% kundër stacioneve dixhitale të autobusëve.



## Përfundime dhe rekomandime

Nisma me autobus falas në Komunën e Kamenicës u prezantua për të adresuar nevojat e transportit të grupeve të cenueshme brenda qytetarëve, veçanërisht të moshuarve, të rinjve dhe grave. Me gjeografinë e larmishme të komunës dhe mundësitë e kufizuara të transportit, shumë fshatra ishin izoluar, duke kufizuar qasjen në shërbimet thelbësore si arsimit, kujdesi shëndetësor dhe punësimi. Duke përmirësuar lidhjen, nisma kërkon të lehtësojë këto çështje, të përmirësojë qasjen në burimet jetike dhe të kontribuojë në qëllimet më të gjera të qëndrueshmërisë mjedisore dhe barazisë sociale.

Gjetjet e anketës tregojnë se shërbimi i autobusit luan një rol vendimtar në lehtësimin e aktiviteteve të përditshme, me 65.3% të të anketuarve që identifikojnë detyra të tilla si blerjet dhe marrja e dokumenteve zyrtare si arsytet e tyre kryesore për përdorimin e shërbimit. Kjo nënvizon rëndësinë e autobusit në mbështetjen e detyrave thelbësore. Megjithatë, vlen të përmendet se 42.9% e të anketuarve kanë raportuar se kanë përdorur autobusin vetëm një herë që nga fillimi i tij. Kjo sugjeron që ndërkohë që shërbimi është i disponueshëm, mbetet një potencial i rëndësishëm për rritjen e numrit të udhëtarëve pasi komuniteti bëhet më i vetëdijshëm për përfitimet e tij dhe ndërsa përmirësimet në linjat dhe oraret e autobusëve përshtsten më mirë nevojat e banorëve.

Për sa i përket qasjes, iniciativa në përgjithësi është pritë mirë. Një shumicë e konsiderueshme (93.5%) e të anketuarve e përshkruan shërbimin si të lehtë për t'u qasur dhe 96.5% mendonin se ai ishte gjithëpërfshirës për të gjithë qytetarët, pavarësisht nga aftësia fizike apo statusi socio-ekonomik. Megjithatë, ka fusha për përmirësim, veçanërisht në lidhje me dispozitat për individët me aftësi të kufizuara. Ndërsa 42.9% vunë re disponueshmërinë e hapësirave për nënat me karroca dhe 31.7% vëzhguan akomodime të ngjashme për gratë shtatzëna, vetëm 4.8% raportuan se kishin parë hapësira të caktuara për individë në karrige me rrota. Kjo sugjeron se disa aspekte të dizajnit të shërbimit nuk janë aq të dukshme për të gjithë udhëtarët, duke theksuar nevojën për përmirësime që të sigurojnë qasje dhe vizibilitet të barabartë për të gjitha grupet e komunitetit.

Për sa i përket ndikimeve mjedisore, nisma ka nxitur disa ndryshime pozitive në sjellje. Ndër të anketuarit që zotërojnë ose kanë qasje në një automjet personal, 29% treguan se kanë reduktuar ndjeshëm përdorimin e makinës që nga fillimi i shërbimit të autobusit dhe 17.4% raportuan një rënie të moderuar. Megjithatë, 42% deklaruan se nuk e kanë ulur shpeshtësinë e përdorimit të veturave personale, duke sugjeruar se shumë qytetar ende preferojnë të përdorin makinat e tyre pavarësisht nga disponueshmëria e transportit publik falas. Për më tepër, të anketuarit në zonat rurale kishin më shumë gjasa të raportonin reduktime

të konsiderueshme në përdorimin e veturave në krahasim me qytetarët urbanë, duke treguar se shërbimi i autobusit është veçanërisht i dobishëm për ata me më pak alternativa transporti.

Perceptimi publik për përfitimet mjedisore të përdorimit të autobusëve mbi automjetet personale është përgjithësisht i favorshëm, me 43.5% të të anketuarve që bien dakord për ndikimin pozitiv në ndotjen e ajrit. Megjithatë, kur u pyetën nëse do të kishin më shumë gjasa të përdornin transportin publik në mënyrë specifike për të reduktuar ndotjen e ajrit, vetëm 30% u përgjigjën pozitivisht, duke zbuluar një hendek të mundshëm në ndërgjegjësimin për avantazhet mjedisore të transitit publik.

Në përgjithësi, ndërsa nisma e autobusëve falas në Kamenicë ka bërë hapa të rëndësishëm në përmirësimin e lidhjes së qytetarëve dhe promovimin e përfshirjes, suksesi afatgjatë do të varet nga sigurimi i qëndrueshmërisë financiare, zgjerimi i rrugëve të shërbimit bazuar në reagimet e qytetarëve dhe adresimi i vizibilitetit të hapësirave të dedikuara për individët me aftësi të kufizuara. Duke u fokusuar në këto fusha, nisma mund të vazhdojë të mbështesë synimet më të gjera të komunës për qëndrueshmërinë, zhvillimin ekonomik dhe përmirësimin e transportit publik për të gjithë banorët.

Për të rritur efektivitetin dhe qëndrueshmërinë e nismës së autobusëve falas në Kamenicë, mund të bëhen disa rekomandime kryesore. Së pari, është thelbësore të përmirësohen linjat dhe oraret e autobusëve bazuar në reagimet e vazhdueshme të qytetarëve për të siguruar që ato të përputhen me nevojat e banorëve. Angazhimi me palët e interesuara lokale, duke përfshirë anëtarët e qytetarëve dhe organizatat, do të lehtësojë një kuptim më të mirë të kërkesës për rrugë dhe kohë specifike, duke inkurajuar kështu përdorimin më të lartë të shërbimit.

Së dyti, duhet të zbatohet një fushatë gjithëpërfshirëse ndërgjegjësimi për të promovuar përfitimet mjedisore të transportit publik dhe avantazhet e përdorimit të shërbimit të autobusit ndaj automjeteve personale. Kjo fushatë mund të fokusohet në edukimin e banorëve se si rritja e përdorimit të autobusëve mund të kontribuojë në uljen e ndotjes së ajrit dhe bllokimit të trafikut, duke nxitur kështu një kulturë të mbështetjes në transportin publik.

Gjithashtu, zgjatja e orarit të shërbimit, sidomos gjatë periudhave më të ngarkuara dhe fundjavave, mund të ofrojë më shumë lehtësi për individët me orare të pazakonta dhe të përmirësojë qasjen për aktivitetet e kohës së lirë. Për të nxitur përdorimin, komuna mund të konsiderojë më tej prezantimin e programeve të besnikërisë që shpërblejnë udhëtarët më të shpeshtë me zbritje në shërbimet lo-

kale, duke nxitur kështu një lidhje më të fortë midis qytetarëve dhe nismës.

Për më tepër, adresimi i boshllëqeve në qasjen për individët me aftësi të kufizuara është thelbësor. Komuna duhet t'i japë përparësi zbatimit të hapësirave të caktuara për përdoruesit e karrigeve me rrota dhe të konsiderojë veçori shtesë që rrisin qasjen e përgjithshëm të shërbimit. Ky përkushtim ndaj gjithëpërfshirjes jo vetëm që do të përmirësojë përvojën për përdoruesit me aftësi të kufizuara, por gjithashtu do të forcojë perceptimin e qytetarëve për shërbimin e autobusëve si një opsion të qëndrueshëm transporti për të gjithë.

Së fundi, komuna duhet të eksplorojë potencialin për shfrytëzimin e subvencioneve të përcaktuara në Udhëzimin Administrativ Nr. 26/2017 për subvencionimin e linjave të transportit ndërurban ekonomikisht të paqëndrueshëm, për 0.20 euro. Duke aplikuar këto subvencione për të mbështetur linjat që janë më pak të qëndrueshme financiarisht, Kamenica mund të mbajë një rrjet të fuqishëm të transportit publik që plotëson nevojat e ndryshme të banorëve të saj duke siguruar qëndrueshmëri financiare. Kjo qasje jo vetëm që do të rrisë shtrirjen e shërbimit të autobusëve, por gjithashtu do të kontribuojë në qëllimet më të gjëra të qëndrueshmërisë mjedisore dhe barazisë sociale brenda komunitetit.

## Referencat

Komisioni Evropian. Marrëveshja e Gjellbër Evropiane. Bashkimi Evropian, [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en)

Parlamenti Evropian dhe Këshilli i Bashkimit Evropian. Direktiva 2008/50/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 21 maj 2008 për cilësinë e ajrit të ambientit dhe ajrin më të pastër për Evropën . EUR-Lex, 11 qershor 2008, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>. Qasur më 30 shtator 2024 .

Parlamenti Evropian dhe Këshilli i Bashkimit Evropian. Direktiva 2009/126/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 21 tetor 2009 për Rikuperimin e avullit të benzinës në fazën II gjatë mbushjes me karburant të automjeteve në stacionet e shërbimit . EUR-Lex, 21 tetor 2009, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0126> .

Parlamenti Evropian dhe Këshilli i Bashkimit Evropian. Direktiva 2014/94/BE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 22 tetor 2014 për vendosjen e infrastrukturës së karburanteve alternative . EUR-Lex, 22 tetor 2014, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=cel-ex%3A32014L0094> .

Republika e Kosovës, Kuvendi i Republikës. Ligji Nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor, [https://cps.rks-gov.net/wp-content/uploads/2020/09/LAË\\_NO.\\_04\\_L-179\\_ON\\_ROAD\\_TRANSPORT.pdf](https://cps.rks-gov.net/wp-content/uploads/2020/09/LAË_NO._04_L-179_ON_ROAD_TRANSPORT.pdf) .

Republika e Kosovës, Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës. Strategjia e Transportit Multimodal 2023-2030 . Qeveria e Kosovës, 2023, [https://mit-ks.net/repository/docs/2024\\_05\\_13\\_195223\\_MTS\\_ANG.pdf](https://mit-ks.net/repository/docs/2024_05_13_195223_MTS_ANG.pdf)

Republika e Kosovës. Udhëzimi Administrativ Nr 26/2017 për Subvencionimin e Linjave Ekonomike të Paqëndrueshme të Transportit Ndërrurban . Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës, 30 shtator 2017, <https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=16319> . Qasur më 30 shtator 2024.

Sekretariati i Përhershëm i Komunitetit të Transportit. Strategjia për lëvizshmëri të qëndrueshme dhe të zgjuar në Ballkanin Perëndimor 2021 . Marrë nga <https://www.transport-community.org/ep-content/uploads/2021/06/Strategy-for-Sustainable-and-Smart-Mobility-in-the-Western-Balkans.pdf>



RAPORT

# Vlerësimi i iniciativës të autobusëve falas në Komunën e Kamenicës

Tetor 2024